SKRZYDLATA POLSKA

NR 34 (476) • 21 SIERPNIA 1960 r. • CENA 2 zł

Foto: B. Koszewski

NA ŚWIĘCIE LOTNICTWA

Akrobacja szybowcowa

Na niebo kipiące chmurami
białą smugą szybowiec wybiegł
i — jak tancerz na kotar aksamit —
w chmury rzucił cienie swych skrzydeł.
Białą przędzę na lotki nawija,
to srebrzyście słońcem zakwita...
wyczarował wzruszenie i przyjaźń
jak uśmiechy radosnych powitań...

(Takim samym wdziękiem, spokojem,
takim pięknem czystym, zachwyca
ulubiona moja melodia
Debussy'ego „Światło księżyca)...

Wtem — zawisł i w serca tysięcy
wkręca zwitek zawrotnych dramat...
aż westchnieniem patrzących pchnięty
prysnął w niebo jak śmiechu hurag
I już schodzi w zawrotach-ukłonach,
chmury wnet odrzucą braw echa;
Usiadł. Akrobacja skończona.
Oto pilot się do nas uśmiecha.

KATARZYNA WITKOWSKA



ECHA

23 SIERPNIA, w 16 rocznicę wejścia do akcji bojowej pod Warką jednostek naszego ludowego lotnictwa, obchodzimy

ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO

W tym roku Święto Lotnictwa obchodzimy w Polsce Ludowej już po raz 15. Po zakończeniu działań wojennych pierwsze Święto Lotnictwa obchodziliśmy w dniu 2 września 1945 r. Odbyły się wtedy na lotnisku mokotowskim w Warszawie pokazy lotnictwa wojskowego — sportowego jeszcze nie było.

Od tego czasu minęło 15 lat odbudowy i rozwoju naszych skrzydeł, a drogę rozwojową Lotnictwa Polski Ludowej znaczyło stale pasmo sukcesów w każdej dziedzinie lotnictwa cywilnego, wojskowego i przemysłu lotniczego. Na pokazach lotniczych, organizowanych kolejno z okazji corocznego święta lotnictwa, pojawiały się pod polskim niebem coraz to nowe, nasze własne maszyny, polski sprzęt lotniczy kierowany mistrzowskimi dłońmi młodych pilotów naszej Ludowej Ojczyzny; dziś — asów biało-czerwonej szachownicy.

Drogi rozwojowe, na przykład naszego szybownictwa (od „Sępa" do „Zefira" i „Foki", ukoronowaniem czego jest wspaniały sukces zespołowy na mistrzostwach świata w Kolonii w NRF) i lotnictwa wojskowego (od boju pod Warką do słynnej już tafli-szachownicy nad Grunwaldem) — mają nie tylko wiele symbolicznej wymowy, ale są odbiciem twórczego wysiłku całego narodu polskiego, który słusznie szczyci się tym, czegośmy dokonali w lotnictwie w minionym 15-leciu. Mamy dziś takie lotnictwo, jakiego Polska w swych dziejach nigdy nie posiadała. Dowodem tego jest wiele liczb i faktów, które wiernie odnotowywaliśmy rokrocznie na łamach „Skrzydlatej", a które są powszechnie znane szerokim rzeszom społeczeństwa polskiego.

W dniu naszego lotniczego święta serdecznie pozdrawiamy pilotów cywilnych i wojskowych, modelarzy i spadochroniarzy, techników i mechaników, pracowników nauki i techniki, przemysłu lotniczego, działaczy i sympatyków lotnictwa oraz życzymy im wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i jak największych sukcesów w pracy zawodowej dla dobra i chwały lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

IKARUS

DNI LOTNICTWA 1960

23 SIERPNIA – 11 WRZEŚNIA

TEGOROCZNE Dni Lotnictwa są częścią składową obchodów 16-lecia PRL i Tysiąclecia Państwa Polskiego. Naczelnym zadaniem tegorocznych obchodów będzie więc propagowanie osiągnięć lotnictwa wojskowego, sportowego, komunikacyjnego i przemysłu lotniczego.

Poza tym przewiduje się imprezy w miastach wojewódzkich, w ośrodkach miejskich i wiejskich, ze szczególnym uwzględnieniem Ziem Zachodnich. Centralne pokazy lotnicze odbędą się w dniu 11 września w Łodzi.

Szczególny wysiłek w czasie tegorocznych DNI LOTNICTWA zostanie skierowany na popularyzację lotnictwa wśród młodzieży, zwłaszcza młodzieży szkół średnich. Jednostki wojsk lotniczych obejmować będą stałe patronaty „lotnicze" nad szkołami położonymi na terenie swego miejsca postoju i w najbliższej okolicy, a szczególnie nad szkołami średnimi w miastach powiatowych.

We wrześniu zostaną zorganizowane w szkołach oficerskich tzw. dni „Otwartych Drzwi", w celu zapoznania młodzieży i społeczeństwa z życiem i szkoleniem podchorążych oraz perspektywami jakie daje zawód oficera lotnictwa.

Na uroczystości Święta Lotnictwa w jednostkach lotniczych zaproszeni będą przedstawiciele społeczeństwa, młodzież szkolna, młodzież z pobliskich obozów, przedstawiciele zakładów pracy, dla których organizowane będą także pokazy sprzętu lotniczego.

W celu zacieśnienia braterstwa broni z żołnierzami innych rodzajów wojsk, zorganizowane zostaną spotkania tych żołnierzy z lotnikami, referaty i pogadanki wygłaszane przez produjących pilotów, wycieczki na lotniska dla zapoznania z życiem i pracą w lotnictwie.

Większą uwagę niż w latach ubiegłych zamierza się zwrócić na osiągnięcie, w wyniku propagandy lotnictwa, odpowiednich efektów organizacyjnych w postaci zwiększenia liczby członków aeroklubu PRL, zakładanie nowych kół lotniczych i napływ młodzieży do Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Program tegorocznych DNI LOTNICTWA przewiduje m. in.:

14—28 sierpnia — **Szybowcowe Mistrzostwa Polskie w Lesznie**

23 sierpnia — **Swięto Lotnictwa Polskiego**

28 sierpnia, 4 września, 11 września — **Pokazy lotnicze i terenowe akademie w poszczególnych województwach**

4 września — **Pokaz krajowych nowości sprzętu lotniczego na lotnisku w Łodzi**

4 września — **Ukaże się specjalne połączone wydanie tygodników lotniczych „Skrzydlata Polska" i „Wiraże" o charakterze jednodniówki pn. DNI LOTNICTWA.**

11 września — **Centralne pokazy lotnicze z udziałem około 150 samolotów lotnictwa sportowego i wojskowego w Łodzi**

Wrzesień — **Dni „Otwartych Drzwi" w Oficerskich Szkołach Lotniczych**

Wrzesień — **Spotkanie lotników z młodzieżą i pogadanki o lotnictwie w szkołach**

Wrzesień — **Samolotowe Mistrzostwa Polski**



POLSKIE ŚMIGŁOWCE W SŁUŻBIE ZDROWIA

Śmigłowiec sanitarny warszawskiego lotniczego Pogotowiawia Ratunkowego wylądował w terenie, aby przetransportować chorego do szpitala w Warszawie. Lotnictwo sanitarne w Polsce odgrywa coraz większą rolę, świecąc przykładem sprężystej organizacji i dobrego wyposażenia w sprzęt. **Foto: A. A. Mroczek**

LOTNICTWO WOJSKOWE W WALCE Z POWODZIĄ

W punkcie kulminacyjnym akcji przeciwpowodziowej brało udział także nasze lotnictwo wojskowe: dziesiątki samolotów transportowych i bojowych, śmigłowców patrolujących i transportowych.

Samoloty i śmigłowce Mi-4 przewoziły m. in. setki tysięcy worków z piaskiem dla ochrony wałów przed oczekiwanymi wodami w rejonie ujścia Bzury, zrzucając je z powietrza. Śmigłowce SM-1 wykonywały zdjęcia terenów powodziowych dla wojskowego sztabu operacyjnego oraz wielokrotnie ratowały ludzi z dachów domów, drzew, wzgórz, spuszczając ze swych pokładów sznurowe drabinki. W nocy bombowce zrzucały bomby oświetlające miejsca powodzi, gdyż walka z żywiołem nie mogła zostać przerwana ani na moment.

Użycie lotnictwa wojskowego — stwierdził w wywiadzie prasowym generał brygady Aleksander Ligaj — w poważnym stopniu przyczyniło się do szybkiego, sprawnego przegrupowania sił i środków w najniebezpieczniejsze miejsca. W wielu wypadkach tylko dzięki lotnictwu udało się uratować wały przed napierającymi wodami. (zy)

W tym tygodniu



Z MEDARDEM KONIECZNYM O I PUŁKU LOTNICTWA WOJSKOWEGO „WARSZAWA"



MEDARD KONIECZNY

23 sierpnia br. mija szesnaście lat od dnia, w którym wystartował do pierwszego zadania bojowego utworzony w Związku Radzieckim I Pułk Myśliwski „Warszawa". Rocznica tej słynnej w dziejach naszego lotnictwa daty skłoniła nas do odwiedzenia na Okęciu jednego z pilotów i b. zastępcy dowódcy I Pułku Medarda Koniecznego, będącego dziś na stanowisku Naczelnika Centralnego Portu Lotniczego.

— Może, na początek, byłby Pan uprzejmy powiedzieć kilka słów o historii I Pułku przed pierwszym lotem bojowym?

— Nasza jednostka była zorganizowana i przechodziła szkolenie na lotnisku Grigoriewskoje koło Riazania. Nie licząc kilku ludzi, pozostałe kilkadziesiąt osób personelu latającego i technicznego oprócz ogromnego zapału nie posiadało żadnych kwalifikacji lotniczych. Tempo pracy i nauki było ogromne. Dowodem tego choćby fakt, że samolot bojowy Jak-1 był drugim z kolei typem po Ut-2, na który laszowali się młodzi piloci.

— Skąd był wykonany ów pamiętny pierwszy start do lotu bojowego?

— Startowaliśmy wtedy z polowego lotniska z Zadybiu Starym koło Żelechowa. Dotarliśmy tam poprzez szereg lotnisk etapowych, m. in. Orzeł, Kijów, Gostomel, na których wykorzystując lepszą pogodę trenowaliśmy walki powietrzne. 23 sierpnia 1944 roku otrzymaliśmy zadanie rozpoznania terenu nieprzyjaciela. Lot ten zapoczątkował dalszy, bogaty szlak bojowy I Pułku Myśliwskiego „Warszawa". Braliśmy udział w forsowaniu Wisły, Odry i walkach o Berlin. W walkach współpracowaliśmy z 3 Pułkiem Szturmowców, którego piloci, choć początkowo odnosili się z rezerwą do młodych myśliwców, to później bardzo sobie chwalili nasze zabezpieczenie ich przed samolotami wroga.

— A coś z własnych przeżyć?

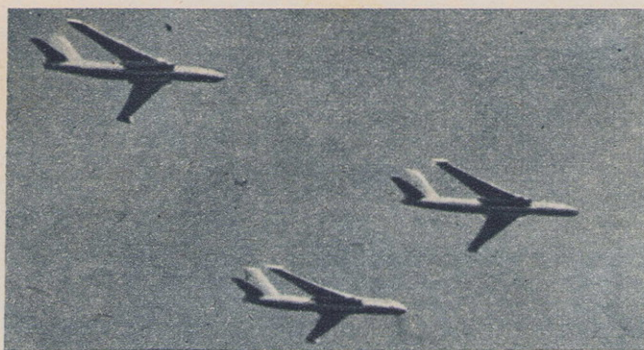
— Pewnego razu otrzymałem zadanie sprawdzenia czy pułk może przebazować się na lotnisko w Bydgoszczy, gdzie latałem przed wojną. W mieście trwały walki, ale lotnisko było puste. Kiedy wylądowałem, do samolotu podszedł jakiś żołnierz radziecki i zwrócił mi uwagę, abym nie wyłączał silnika, ponieważ druga strona lotniska należała jeszcze do wroga.

— Jeszcze może byłby Pan uprzejmy powiedzieć o ludziach I Pułku?

— No cóż, kiedyś była to zapalona do walki i lotnictwa młodzież. Dziś są to ludzie zajmujący odpowiedzialne stanowiska w wojsku. Wystarczy, że wymienię generała Jakubika, pułkowników Szwarca, Chromego i Czownickiego czy podpułkowników Podgórskiego i Łazę. Szereg osób będących w cywilu pracuje także na odpowiedzialnych stanowiskach. Na przykład jeden z mechaników pułku — Roszkowski, obecnie inżynier, pracuje w PLL Lot.

Z tych, co zginęli w walce, najwięcej chyba serca oddałem pułkownikowi Janowi Tałdykinowi doskonałemu dowódcy i wspaniałemu człowiekowi.

Rozmawiał (pj)



DZIEŃ LOTNICTWA ZSRR

W sierpniu br. narody Związku Radzieckiego obchodziły swoje tradycyjne święto — DZIEŃ LOTNICTWA. Ustanowiła je Rada Komisarzy Ludowych ZSRR dnia 28 kwietnia 1933 roku.

Radzieckie lotnictwo posiada piękną i bohaterską historię, która tworzona była zarówno w czasie zaciętych bojów w obronie socjalistycznej ojczyzny, jak i w okresie pokojowego budownictwa. Radzieccy konstruktorzy samolotów i pracownicy przemysłu lotniczego zadziwili świat osiągnięciami w dziedzinie budowy samolotów odrzutowych, wyrzuceniem w przestrzeń międzyplanetarną sztucznych satelitów Ziemi oraz rakiet kosmicznych. Radzieccy lotnicy pobili cały szereg światowych rekordów w dziedzinie lotnictwa sportowego i komunikacyjnego.

Podczas Wielkiej Wojny Narodowej w latach 1941—1945 radzieccy piloci osiągnęli ponad trzy miliony lotów bowych. W powietrznych walkach rozgromili oni lotnictwo przeciwnika, niszcząc 75 000 wrogich samolotów.

2 119 lotnikom przyznano zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, a 69 spośród nich zostało odznaczonych Złotą Gwiazdą dwukrotnie.

Znaczną ilość wrogich samolotów zestrzelili dwukrotnie Bohaterowie Związku Radzieckiego: G. A. Rieczkałow — 56, N. D. Gulajew — 53, K. A. Jewstigniejew — 52, D. B. Glinka — 50, A. W. Worożejkin, A. I. Kołunow i I. M. Skomorochow — po 46.

25 lotników posiada na swym koncie od 30 do 40 maszyn przeciwnika, a 137 od 20 do 30 samolotów. Ogółem 171 najlepszych pilotów zestrzeliło w sumie 4 774 samoloty wroga.

Największe sukcesy w walkach powietrznych uzyskali trzykrotni Bohaterowie Związku Radzieckiego — I. N. Kożedub i A. I. Pokryszkin. Pierwszy z nich wykonał 300 lotów bojowych, zestrzeliwując 62 faszystowskie samoloty, na koncie drugiego figuruje 59 hitlerowskich maszyn.

W historii radzieckiego lotnictwa chlubną kartę posiadają również piloci lotnictwa cywilnego, którzy w czasie wojny przebywali w powietrzu ponad 4,5 miliona godzin, z tego 15 tysięcy godzin w nocy. Przewieźli oni około 2,5 miliona pasażerów, w tej liczbie setki tysięcy rannych oraz ponad 300 tysięcy ton wojennego sprzętu; wykonali ponad 40 tysięcy lotów na tyły wroga, zrzucając tam oprócz ładunków dla partyzantów około 900 ton ulotek i materiałów propagandowych.

W dowód uznania 15 tysięcy pilotów, nawigatorów, techników pokładowych i inżynierów lotnictwa cywilnego otrzymało wojskowe ordery i medale. Dwunastu pilotów otrzymało tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Znaczny wkład w umocnienie potęgi radzieckiego lotnictwa wniosło również lotnictwo sportowe, przygotowując w szybkim tempie kandydatów do wojskowych szkół lotniczych oraz propagując lotnictwo wśród szerokich rzesz społeczeństwa.

KPZR oraz rząd radziecki przejawiają nieustanną troskę, aby lotnictwo posiadało w swym wyposażeniu najbardziej nowoczesną technikę.

Z okazji Dni Lotnictwa ZSRR przesyłamy radzieckim lotnikom wojskowym i cywilnym, w imieniu lotników polskich, serdeczne życzena wszelkiej pomyślności w pracy nad podnoszeniem poziomu swego lotnictwa — w walce o pokój.

● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ●

ZSRR. Mistrzostwa śmigłowcowe ZSRR odbędą się w dniach od 4 do 8 września br., na śmigłowcach Mi-1. Obowiązują trzy konkurencje: 1. technika pilotażu na wysokości 3 m (na czas) i lądowanie w kwadracie, 2. lot nad wodą i wyładowanie „bagażu" z wysokości 10 m do łodzi, 3. przelot na trasie długości 100—120 km. Pilot musi wysadzić pasażera i rozpoznać znaki ukryte w terenie. Wysokość lotu — 100—200 m, prędkość — do 150 km/h.

● Czasopismo „Wiestnik Akademii Nauk ZSRR" informuje, że w toku realizacji programu Międzynarodowego Roku Geofizycznego i Międzynarodowej Współpracy Geofizycznej w Związku Radzieckim wystrzelono 175 rakiet i 3 sztuczne satelity Ziemi.

Jak informuje pismo, rakiety wystrzeliwano z jednej z wysp w pobliżu Ziemi Franciszka Józefa, z pokładów okrętów, z obserwatorium „Mirnyj" w okolicach Bieguna Południowego, w strefie równika oraz na północnych wodach Pacyfiku.

Celem wystrzelenia 158 rakiet było zbadanie górnej stratosfery.

USA. Dowództwo lotnictwa amerykańskiego zamierza w bieżącym roku wprowadzić na uzbrojenie myśliwców przechwytujących F-102 rakietowe pociski kierowane „Falcon" GAR-11, wyposażone w głowice atomowe.

● Ministerstwo marynarki wojennej zleciło dwóm wielkim stoczniom budowę trzech wielkich okrętów podwodnych, przystosowanych do przewozu i wyrzutu rakiet „Polaris".

JAPONIA. Radio tokijskie podało, że w szpitalu dla ofiar atomowego bombardowania Hiroszimy przed 15 laty — tylko w ciągu roku zmarło 40 osób wskutek choroby popromiennej. Stan setek innych jest uznany za bardzo ciężki.

RUMUNIA. W dniu 29 lipca br. uruchomiona została nowa linia komunikacji powietrznej Bukareszt—Paryż, którą będą obsługiwały samoloty rumuńskiego towarzystwa TAROM. Lot trwa około 8 godzin, z lądowaniem w Wiedniu i Zurychu.

ZRA. 24 lipca br. w egipskiej prowincji Zjednoczonej Republiki Arabskiej została otwarta największa na Bliskim Wschodzie wojskowa akademia lotnicza.

ALGIERIA. Wojska algierskiej Armii Narodowo-Wyzwoleńczej zestrzeliły w okresie dwóch dni — 18 i 19 lipca — 9 samolotów i 6 śmigłowców francuskich.

BERLIN. Zachodnio-berlińska akademicka Grupa Lotnicza pracuje nad budową wysokowyczynowego szybowca, który byłby zdolny do przelotu nad Atlantykiem.

NRD. Przy pomocy śmigłowców wytyczają inżynierowie trasę nowej autostrady, która połączy Berlin z portem Rostock.

ANGLIA. W dniach od 5 do 11 września odbędzie się w Farnborough 21 z kolei wystawa lotnicza, połączona z pokazami w locie. Ma to być największa z wystaw, jakie dotychczas urządzano w Farnborough. Między in. demonstrowane będą loty samolotu doświadczalnego SC-1 (pionowe starty i lądowania).

● Z rekordową prędkością 166,8 km/h przeleciał trasę Londyn—Rzym (1 365 km) dwuwirnikowy śmigłowiec seryjny Westland — (Bristol) 192. Na odcinku Londyn — wyspa Malta (2 241 km) śmigłowiec rozwinął prędkość 185 km/h.

TAJWAN. „Rząd" czangkaiszekowski na Taiwanie postanowił uzbroić swe jednostki lotnicze w amerykańskie myśliwce naddźwiękowe F-104 „Starfighter".

NOWY HANGAR W CIECHANOWIE

W dniu 7 sierpnia br. w pobliżu Ciechanowa, w filii AW został uroczyście otwarty nowo wybudowany hangar. Jest on ukoronowaniem inicjatywy i blisko czteroletniej pracy społecznej komitetu takich ludzi jak: Józef Polit (prezes), Stanisław Szymańczyk (z-ca przew. PRN), Zdzisław Brzeziński (sekretarz komitetu), Stanisław Pieniążek, Zygmunt Blankiewicz i wielu innych. Oni to przy pomocy Aeroklubu Warszawskiego, zapewnili nie tylko współudział w pracach i kosztach miejscowego społeczeństwa, ale także uzyskali poparcie Wojewódzkiej Rady Narodowej woj. warszawskiego i Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.



Uroczystość, na którą przybyło ponad pięć tysięcy widzów, rozpoczęli otwarciem nowego hangaru przewodniczący PRN Ciechanowa Zdzisław Barwiński i ppłk. Krzysztof Donigiewicz. Następnie odbyły się pokazy lotnicze, w których udział wzięli najlepsi piloci i skoczkowie Aeroklubu Warszawskiego oraz lotnictwo wojskowe. Wyjątkowo wysoki poziom pilotażu znalazł u widzów wiele uznania. Oprócz znanych nazwisk — Zdzisława Dudzika, Józefa Meneta, Polikarpa Adamca i Tadeusza Sliwaka — szczególnie wyróżniła się w programie pokazów duża grupa spadochroniarzy. Doskonale też zaprezentowali się piloci wojskowi (z lewej — fragment pokazów).



Nowy hangar w Ciechanowie (patrz zdjęcie) stanowi krok w rozwoju ośrodka lotniczego na tym terenie. Trzeba też dodać, że w centrum miasta — dzięki pomocy miejscowej Powiatowej Rady Narodowej — jest w trakcie budowy wieża spadochronowa. (pj)

Zdjęcia: J. Pomianowski

Zeznania Powersa

W Moskwie opublikowany został akt oskarżenia przeciwko lotnikowi specjalnego oddziału wywiadowczego „10-10" Centralnej Agencji Wywiadowczej Stanów Zjednoczonych Francisowi H. Powersowi. Akt oskarżenia zarzuca mu uprawianie aktywnej działalności szpiegowskiej skierowanej przeciwko Związkowi Radzieckiemu, będącej wyrazem agresywnej polityki prowadzonej przez rząd USA.

Akt oskarżenia został sporządzony i podpisany w dniu 7 lipca przez Przewodniczącego Państwowego Komitetu Bzepieczeństwa przy Radzie Ministrów ZSRR Aleksandra Szelepina.

Przestępstwo dokonane przez Powersa objęte jest artykułem drugim radzieckiego prawa „O karnej odpowiedzialności za przestępstwa przeciwko państwu".

Powers w zasadzie przyznał się do winy. W akcie oskarżenia zawarte są zeznania Powersa, a w szczególności co następuje: „Uznaję się winnym, że latałem nad terytorium radzieckim nad wyznaczonymi mi punktami włączając i wyłączając na trasie specjalną aparaturę zainstalowaną na pokładzie mego samolotu. Jak sądzę, dokonywane to było po to, aby zdobyć informacje wywiadowcze o Związku Radzieckim".

Powers zeznał również:

„Po nawiązaniu przeze mnie kontaktu z Centralną Agencją Wywiadowczą USA stałem się lotnikiem specjalnego oddziału lotniczego USA zajmującego się zbieraniem informacji o działających na terytorium Związku Radzieckiego radiostacjach i urządzeniach radiolokacyjnych, a także — jak sądzę — o lokalizacji rakiet".

Akt oskarżenia przytacza zeznania Powersa dotyczące okoliczności, w jakich został zestrzelony jego samolot: „...nieoczekiwanie usłyszałem głuchy wybuch i zobaczyłem pomarańczowy błysk. Samolot nagle się przechylił i — jak mi się wydaje — odłamały się skrzydła i ogon. Być może, że nie trafiono bezpośrednio w samolot, lecz wybuch nastąpił gdzieś w pobliżu i maszyna znalazła się w zasięgu fali uderzeniowej lub odłamków... Nastąpiło to na wysokości mniej więcej 68 000 stóp...

Przy spadaniu samolotu przycisnęło mnie do tablicy przyrządów pokładowych i dlatego nie mogłem korzystać z urządzenia katapultowego, ale podniosłem zasłonę kabiny, rozpiąłem pasy i górą wydostałem się z samolotu".

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI SILNIKOWYCH

W dniach 31 lipca — 2 sierpnia br. odbyły się w Granfield — Anglia Mistrzostwa Świata modeli z napędem mechanicznym. Z Polski startowali Z. Sulisz i J. Falęcki. Kierownikiem ekipy był Z. Szajewski. Niżej podajemy wyniki Mistrzostw.

Zespołowe

1. Węgry — 2672 pkt, 2 — USA — 2654, 3 — Francja — 2634, 4 — Kanada — 2616, 5 — Włochy 2584, 6 — Czechosłowacja — 2578, 7 — Norwegia — 2566, 8 — Szwajcaria — 2561, 9 — Szwecja — 2550, 10 — Nowa Zelandia — 2501, — 11 Inslandia — 2489, 12 — W. Brytania — 2461, 13 — NRF — 2362, 14 — Finlandia — 2227, 15 — Austria — 2118, 16 — Polska — 1757, 17 — Australia — 1635, 18 — Japonia — 1545, 19 — Dania — 1490.

Indywidualne

1 — S. Pimenoff — Finlandia, G. Guerra — Włochy; J. Sheppard — N. Zelandia; R. Hagel —Szwecja; L. Conover — USA. (Zawodnicy ci zostali uznani mistrzami świata w rezultacie uzyskania 12 maksimum poza pięcioma regulaminowymi startami).

6. Z. Sulisz — Polska — 8 max. + 0.
7. D. Posner — W. Brytania — 4 max + 156
8. E. Frigyes — Węgry — 3 max + 129.
9. B. W. Bulukin — Norwegia — 2 max + 147.
10. J. Fontaine — Francja — 1 max + 177.

28. J. Falęcki — Polska 857.

O MEMORIAŁ K. BŁASZCZYŃSKIEGO

AEROKLUB WARSZAWSKI organizuje w dniu 18 września br. na lotnisku Gocław międzyklubowe zawody modeli latających pod nazwą „Memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego". W zawodach startować będą modele z napędem gumowym typu „Wakefield". Rozpoczęcie zawodów o godzinie 8 rano. Przewidywane zakończenie o godzinie 14.

Główną nagrodą zawodów jest puchar przechodni im. Kazimierza Błaszczyńskiego, który otrzyma zwycięzca.

Kazimierz Błaszczyński był w okresie 20-lecia międzywojennego wybitnym modelarzem i zawodnikiem, jednym z pionierów małego lotnictwa w Polsce.

DOBRE WYNIKI

Na zawodach modeli na uwięzi w Czechosłowacji najlepszy wynik uzyskał Koczi — 214 km/h, a na zawodach na Węgrzech R. Beck osiągnął prędkość 217,6 km/h. Wyniki te dotyczą kategorii 2,5 cm^3.

Z BIULETYNU FAI

Nowe rekordy międzynarodowe zatwierdziła komisja sportowa FAI. N. Drożżin (ZSRR) jest obecnie posiadaczem rekordu wysokości 603 m w kat. radiomodeli. W tej samej kategorii zatwierdzono rekord odległości lotu 3 680 m ustanowiony przez W. Orlechowa (ZSRR).

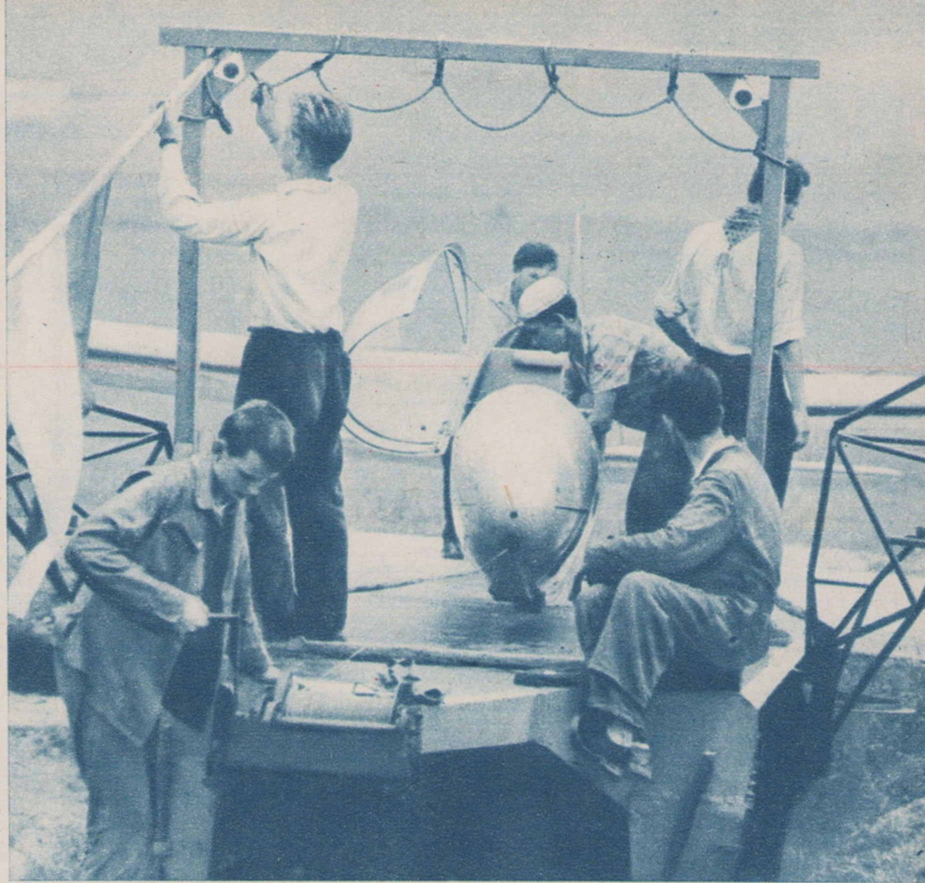
MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI ZDALNIE STEROWANYCH

MISTRZOSTWA odbyły się na lotnisku Dübendorf koło Zürichu w dniu 24 lipca br. Były to bez wątpienia najciekawsze zawody organizowane dotąd w tej kategorii. Rewelacją był bardzo wysoki poziom lotów ekipy USA. Zwycięstwo odniósł Amerykanin, Polak z pochodzenia, E. J. Kazmirski, uzyskując — 12458 ptk.

Wyniki indywidualne

1.	E. J. Kazmirski USA	12 458
2.	G. Sämann NRF	11 261
3.	K. H. Stegmaier NRF	11 173
4.	F. A. Van den Berg Anglia	11 014
5.	C. H. Olsen Anglia	10 644
6.	J. P. Gobeaux Belgia	9 998
7.	H. F. de Bolt USA	9 370
8.	S. E. Uwins Anglia	7 072
9.	E. Klauser Szwajcaria	6 602
10.	R. Danham USA	5 208

Lotnictwo sportowe **P**rzygotowuje kandydatów do **W**ojskowych szkół oficerskich



w drodze na Żar

JAK zapewnić wysokie kwalifikacje kandydatów przy naborze do oficerskich szkół lotniczych? Jak przedłużyć okres najbardziej efektywnej służby pilota nowoczesnego samolotu odrzutowego?

Pytania te od dawna już nurtowały wielu specjalistów lotniczych, wielu ludzi odpowiedzialnych za wyszkolenie i stan gotowości bojowej naszych jednostek. Wydaje się jednak, iż właściwe odpowiedzi padły dopiero w tym roku. W ślad za tym zaś poczyniono odpowiednie kroki natury organizacyjnej.

Wróćmy jednak do pytań. A więc jak zapewnić wysokie kwalifikacje kandydatów przy naborze do OSL? Jeden z podstawowych warunków dawno już został spełniony: wszyscy kandydaci muszą mieć średnie wykształcenie. Ale to przecież jeszcze nie wyczerpywało sprawy. Gdzie bowiem tak ważna rzecz, jak stan zdrowia i przygotowanie fachowe kandydatów? Owszem, aerokluby szkoliły rokrocznie określoną ilość chłopców, którzy — według wszelkich prawdopodobieństw — powinni, jako pełnowartościowi kandydaci, zapełnić wszystkie miejsca, jakimi dysponują oficerskie szkoły lotnicze. W praktyce jednak różnie bywało, bo to i stan zdrowia i plany życiowe potencjalnych kandydatów uległy poważnym przeobrażeniom. Wśród kandydatów do OSL miało się więc częstokroć do czynienia z „materiałem" zupełnie „surowym". Fakt ten nie mógł siłą rzeczy pozostać bez wpływu na sam proces szkolenia w szkołach oficerskich; program szkolenia musiał być stosunkowo długi, albowiem „surowi" musieli zaczynać od podstaw.

Lotnicze Przysposobienie Wojskowe zmieni tę sytuację. Jak wiadomo bowiem, na obozy LPW I stopnia przyjmowani są kandydaci, którzy ukończyli X klasę. Na obozach (I stopnia) przechodzą oni praktyczne szkolenie szybowcowe, które kontynuują potem dorywczo w aeroklubach regionalnych, kończąc jednocześnie XI klasę. Po uzyskaniu matury, a więc w rok później, ci sami ludzie idą na obozy LPW II stopnia. Tam zdobywają kwalifikacje pilotów szybowcowych II klasy i przechodzą przeszkolenie samolotowe (ok. 25 godz. lotu). Następnie zaś trafiają do oficerskich szkół lotniczych. Jeśli dodać do tego, iż zarówno przed LPW I jak i II stopnia przechodzą oni gruntowne badania lotniczo-lekarskie, łatwo zrozumieć jak cennym narybkiem są ci ludzie dla szkół oficerskich.



Przygotowanie do jednego z pierwszych samodzielnych lotów

I teraz zbliżamy się do odpowiedzi na drugie pytanie: kandydaci do OSL już tak dalece zaawansowani w teorii i praktyce latania, umożliwiają taką organizację szkolenia, iż praktycznie pełnowartościowi piloci samolotów odrzutowych zjawiają się w jednostkach bojowych o rok młodsi niż ci, co opuszczali mury szkół oficerskich do tej pory.

WIELE ZAPAŁU I ENTUZJAZMU

Obozy szybowcowe pracują już pełną parą. Gdy tylko dopisuje pogoda, na lotniskach obozowych bez mała od świtu do nocy huczą samoloty i wyciągarki, krążą nieustannie szybowce. Zapał i entuzjazm do latania na każdym obozie wielki. Oto np. lotnisko filii Aeroklubu Gdańskiego w Elblągu. Obóz zorganizowano tu w niezwykle krótkim czasie. „Zaplecze" w postaci pomieszczeń sypialnych, stołówki itp. doprowadzono do porządku jeszcze w pierwszych dniach pobytu uczniów na obozie. Źle co prawda, że nie udało się zapiąć wszystkiego na ostatni guzik przed przybyciem pierwszego ucznia. Ale dobrze, że sami uczniowie absolutnie się tym nie zrazili, że pomogli uporządkować teren i wzięli się ochoczo do szkolenia.

Pytam kierownika obozu jak ocenia uczniów i ich kwalifikacje. Twierdzi, że jest to element wysokiej klasy — ludzie poważnie już zaawansowani i rozmiłowani w lotnictwie, inteligentni i zdrowi.

A sami uczniowie? Niektórzy z nich są zdania, że gdyby nie ten „wynalazek", tzn. LPW, kto wie czy udałoby się im kiedykolwiek zdobyć kwalifikacje pilotów i ubiegać się o przyjęcie do oficerskich szkół lotniczych; mieszkają bowiem zdala od aeroklubów i trudno byłoby im dojeżdżać tam na szkolenie.

LPW w tym roku to jeszcze wciąż eksperyment. Sądząc jednak z dotychczasowego rozwoju sytuacji na obozach, eksperyment udany. Zaplecze lotnictwa wojskowego coraz lepiej pracuje. Za parę lat odczują to już wyraźnie zapewne wszystkie jednostki bojowe.

LPW NA ŻARZE

LIPCOWY turnus obozu LPW na Żarze miał pełny komplet uczniów. Żar, wiadomo, ma już wyrobioną opinię wśród szybowników.

Kim byli uczestnicy lipcowego turnusu LPW na Żarze? Zdecydowana większość z nich to uczniowie dziesiątych i jedenastych klas liceów i techników. Znaleźli się wśród nich i tacy, którzy mają już matury w kieszeniach. Pomimo takich czy innych różnic między nimi, jedno było dla nich wspólne: chęć dalszego latania. Żar otwierał przed nimi te możliwości.

— Już pierwsze loty na Żarze dały nam tak dużo satysfakcji, że zaspokoiły najwybredniejszych — mówi jeden z uczestników obozu **Jan Kurzak** z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Zresztą pobyt na obozie uważam za jeden z najważniejszych etapów w moim przygotowaniu do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Zamierzam bowiem w przyszłym roku złożyć podanie o przyjęcie do OSL. Sądzę, że moje ciche marzenia zostania pilotem wojskowym spełnią się.

Jego młodszy kolega aeroklubowy Bronek Korzec ma również podobne plany, ale na razie musi myśleć przede wszystkim o uzyskaniu świadectwa dojrzałości. Jak trafił do aeroklubu?

— Moje zainteresowania lotnictwem zaczęły się chyba bardzo popolicie — od książek lotniczych, a przede wszystkim od lektury Meissnera. Potem bywałem częstym gościem na lotnisku Aleksandrowice koło Bielska. Pewnego dnia zgłosiłem się do aeroklubu i wtedy to zaczęła się moja „kariera lotnicza". Do tej pory wylatałem już 24 godziny na szybowcach. A jeśli chodzi o Żar? O wszystkich urokach latania na Żarze wypowiadało się już tak dużo pilotów, że pewno nic nie potrafiłbym do tego dodać. W każdym bądź razie jestem szalenie zadowolony z pobytu w tej malowniczo położonej szkole.

Wśród uczestników obozu LPW na Żarze takich, których droga do lotnictwa podobna była do drogi Bronka Korca było sporo. Zaczynali najpierw od książek lotniczych, potem podglądali z bliska jak wyglądają starty i loty szybowców na lotnisku aeroklubowym, podziwiali na pokazach lotniczych myśliwce i bombowce, aż pewnego dnia poprosili w aeroklubie o przyjęcie na szkolenie.

Wspólne zainteresowania chłopców, wspólne cele złożyły się na to, że już od pierwszego dnia pobytu na Żarze stali się jedną wspólną rodziną, nawzajem sobie pomagali, byli wobec siebie koleżeńscy. Był to zresztą warunek konieczny, aby loty mogły odbywać się bez przeszkód. Na starcie obowiązuje bowiem zasada — wszyscy pracują dla startującego kolegi — ale i on musi po wykonaniu lotu włączyć się do pracy całego kolektywu. I gdy tylko warunki atmosferyczne dopisywały wszyscy jak jeden mąż wychodzili na start.



Moment startu szybowca z Żaru przy pomocy gumowych lin

★

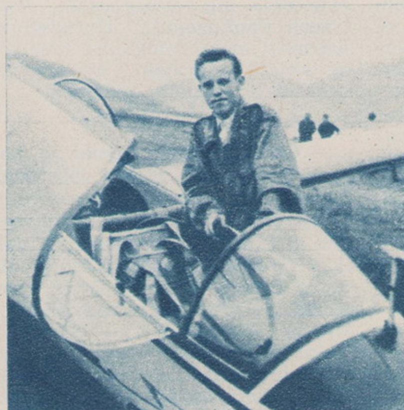
Miał jednak turnus lipcowy LPW na Żarze i pewne mankamenty. Nie najlepiej bowiem przedstawiały się umiejętności pilotażowe u niektórych z uczestników obozu. Spora ich część przyjechała do Żar ze zbyt małą ilością samodzielnie wykonanych lotów.

— Z niektórymi musimy — stwierdził szef wyszkolenia Stanisław Bryzgalski — zaczynać niemal od początku. Wśród uczniów znajdują się tacy, którzy posiadają dużą ilość godzin wylatanych samodzielnie, ale są i tacy, którzy mają za sobą niemal tylko loty na dwusterze. Mimo takiej rozpiętości w wyszkoleniu staramy się, aczkolwiek z dużymi trudnościami, realizować program LPW. A trzeba powiedzieć, że program szkolenia pierwszego stopnia LPW jest dość obszerny. Naszym zadaniem jest przygotować uczniów do lotów żaglowo-termicznych, nauki lotu wleczonego, no i chcielibyśmy aby każdy z uczniów wylatał u nas przynajmniej około piętnastu godzin. Jak do tej pory, mimo dobrych chęci i wysiłków, udaje się nam to tylko częściowo, bo dni lotnych w pierwszej połowie lipca było niewiele.

I jeszcze jedno. Przy przyjmowaniu kandydatów na szkolenie lotnicze nie zwraca się dostatecznej uwagi w aeroklubach na wyniki w nauce, na postawę społeczną i polityczną przyszłych pilotów. Dało się i tutaj te braki zauważyć. Uczniowie wykazują wprawdzie nadzwyczaj duże zainteresowanie lataniem, dla którego są w stanie wyrzec się wiele, ale to przecież za mało. Wartości intelektualne i obywatelskie powinny odzyskać swoje prawo nie tylko podczas przyjmowania na szkolenie LPW — ale w ogóle.

(rzem)

ZDJĘCIA: B. KOSZEWSKI





Dwaj uczestnicy obozu LPW na Żarze J. Kurzak i B. Korzec dziś opanowują jeszcze technikę pilotażu szybowcowego ale w przyszłości pragną poświęcić się lotnictwu wojskowemu

Dobrze się przy tym dzieje, iż jednostki te zdają sobie sprawę z tego już dzisiaj. Dobrze, że nie ma ani jednego obozu LPW, nad którym nie sprawowałaby patronatu wojska lotnicze. I wreszcie dobrze, iż patronaty nie sprowadzają się tylko do opieki i pomocy moralnej, lecz przybierają kształty czegoś bardzo konkretnego. Oto, np. obóz LPW w Szkole Szybowcowej — Lisie Kąty. Wojska lotnicze pomogły tutaj zorganizować łączność ze startem instalując specjalną linię telefoniczną, wyposażyła ośrodek sportowy w koła reńskie i inne urządzenia niezwykle potrzebne do zaprawy fizycznej lotnika. Kierownictwo obozu podkreśla z wdzięcznością niezwykle serdeczny stosunek do tych spraw gen. bryg. pil. Jana Raczkowskiego, twierdząc, iż to cn właśnie jest duszą wszystkich chwalebnych poczynań jednostki sprawującej patronat nad obozem.

Obok pomocy zmierzającej do lepszego wyposażenia i zagospodarowania obozów LPW, jednostki lotnicze pomagają wiele w pracy wychowawczej i kulturalno-oświatowej. W rezultacie tego, np. uczniowie z Elbląga mogli zwiedzić zamek w Malborku, a uczestnicy innego obozu mogli udać się na wycieczkę do Grunwaldu.

Na obozach LPW rosną przyszli piloci.

Lotnictwo sportowe APRL przygotowuje kandydatów do wojskowych szkół oficerskich.

W. W.

Instruktor R. Woszczerowicz omawia zadanie z uczniem przed lotem







Z lewej: Ląduje skoczek francuski Pierre Machavoine. Rezultat 2,12 m. Powyżej męska drużyna ZSRR. Od lewej: Serikow, Kryłow, Silin i Kozakow.

O MOSKIEWSKIM TRÓJMECZU SPADOCHRONOWYM

Rozmawiamy z wiceprezydentem FAI E. Stiepanowem

(WYWIAD SPECJALNY „SKRZYDLATEJ POLSKI")

Na początku towarzyskich zawodów spadochronowych Związku Radzieckiego, Francji i Czechosłowacji spotkaliśmy na tuszyńskim lotnisku w Moskwie wiceprezydenta FAI, Bohatera Związku Radzieckiego Eugeniusza Stiepanowa. Kiedy zapytaliśmy go co myśli o szansach poszczególnych ekip w tych zawodach, będących przecież sprawdzianem sił przed tegorocznymi spadochronowymi mistrzostwami świata w Bułgarii, usłyszeliśmy w odpowiedzi, że na ocenę jest za wcześnie, ponieważ do Moskwy przyjechali najlepsi skoczkowie.

Kiedy po kilku dniach skończyły się zawody w Tuszyno, powróciliśmy do naszej rozmowy z Eugeniuszem Stiepanowem.

— Zanim przystąpię do sprawy zawodów — powiedział on — chciałbym zorientować Czytelników tygodnika „Skrzydlata Polska", że na ten rok przypada trzydziestolecie masowego spadochroniarstwa radzieckiego. W tym okresie zrobiono wiele. Na 64 spadochronowe rekordy świata zarejestrowane przez FAI, 44 należy do skoczków ZSRR. Mistrzami świata w sporcie spadochronowym są nasi skoczkowie Nadjeżda Priachina i Piotr Ostrowski.

— Jak wyglądał program zawodów?

— Odbywały się one według programu mistrzostw świata. Składały się z trzech konkurencji: pierwsza — indywidualne skoki na celność lądowania z wysokości 2 000 m, opóźnienie otwarcia spadochronu od 23 do 30 sek, cztery skoki (zalicza się trzy najlepsze) i druga — skoki grupowe z wysokości 2 000 m na celność lądowania, opóźnienie 23—30 sek, cztery skoki (zalicza się trzy najlepsze); trzecia konkurencja — indywidualne skoki z wysokości 2 000 m z wykonaniem kompletu figur, opóźnienie od 23 do 30 sek., 2 skoki — oba zaliczane.

Wiadomo, że na mistrzostwach świata punktacja drużynowa będzie ograniczona tylko do jednej konkurencji — skoków grupowych. Na towarzyskim spotkaniu w Moskwie komisja sędziowska, po porozumieniu się z kierownikami drużyn, zdecydowała się uwzględnić wyniki trzech konkurencji. Uwzględniając warunki meteorologiczne trzeba było wnieść poprawki w wysokości skoków i czasach opóźnień.

— Jakie były składy ekip?

— Ogółem brało udział w zawodach trzydziestu pięciu sportowców. Związek Radziecki był reprezentowany przez 16 spadochroniarzy, w tym 8 kobiet. Do każdej z dwóch ekip wchodziło po czterech mężczyzn i trzy kobiety. Dwie zawodniczki startowały indywidualnie. Między skoczkami radzieckimi byli znani sportowcy: Piotr Ostrowski, Eugeniusz Dmitriew, Oleg Kozakow i inni. Drużyna Francji składała się z 9 osób — 6 mężczyzn i 3 kobiet. Z bardziej znanych był Rene Deniand, Maurise Clausel, Micheline Violin — Premat, Monique Gallimard. Z Czechosłowacji startowało 10 spadochroniarzy, wśród nich Jarosław Jehlicka, Zdenek Kaplan, Bożena Rojzlova.

— Jak rozwijała się walka w poszczególnych konkurencjach?

— O rosnącym mistrzostwie spadochroniarzy świadczy to, że obecnie walka prawie zawsze nie toczy się o metry, a o centymetry. W pierwszej konkurencji młody sportowiec CSRS Gabriel Kis zaliczył pierwszy skok rezultatem 0,81 m od środka krzyża. Jednakże radziecki skoczek Eugeniusz Dmitriew wylądował o 17 cm bliżej.

Znaliśmy francuskich spadochroniarzy jako mistrzów klasycznego stylu spadania. Ale pierwsze skoki na celność lądowania szczególnie Pierre Machavoine — 2,12 m, Rene Deniand 3,5 m czy Pierre Arrassus — 6,03 m zwróciły ogólną uwagę.

Stało się oczywiste, że i w celności lądowania skoczkowie francuscy reprezentują wysoką klasę. Ostatecznie pierwsza konkurencja zakończyła się podwójnym zwycięstwem Czechosłowacji, przy czym męska ekipa CSRS wyprzedziła ZSRR o niecałe 15 punktów.

Bardzo ciekawy przebieg miała druga konkurencja, rozgrywana tylko w punktacji drużynowej. Wysokość skoku wynosiła 1 100 m, a opóźnienie otwarcia 8—12 sekund. Świetne rezultaty uzyskała męska ekipa Czechosłowacji — 0,37 m, 1,30 m, 1,40 m, 2,75 m (w sumie 196,345 punktów z 200 możliwych). Jednocześnie średni wynik 1,45 m jest nowym rekordem świata w tej kategorii (poprzedni też należał do CSRS). W trzech następnych skokach sportowcy CSRS klasycznie manewrując swoimi dwuszczelinowymi spadochronami, płynnie i spokojnie kierując jedwabną czaszą, nadal uzyskiwali wyjątkowo dobre rezultaty w celności lądowania. Prawie żaden z nich nie przyziemił się dalej niż 8 m od środka krzyża, a Jarosław Jehlicka w ostatnim skoku tej próby trafił w samo centrum. Tak więc w tej konkurencji pierwsze miejsce zajmuje męska drużyna CSRS.

Wśród kobiet zwycięstwo odniosła druga reprezentacja ZSRR, zdobywając 538,307 punktów z 600 możliwych. W sumie po dwóch konkurencjach prowadziła męska ekipa Czechosłowacji, a w konkurencji kobiet na pierwsze miejsce wyszła druga ekipa ZSRR.

— A co było najciekawsze w tych zawodach?

— Indywidualne skoki z wykonywaniem figur w czasie wolnego spadania. Ta konkurencja ściągnęła wielu widzów. Skoki odbywały się z wysokości 2 000 m. Każdemu uczestnikowi po oddzieleniu się od samolotu komisja sędziowska wykładała w oznaczonym miejscu sygnał do wykonania jednego z trzech, wybranego przez sędziów, kompletu figur.

Po oddzieleniu się od samolotu do momentu otwarcia spadochronu skoczek powinien spadać zgodnie z kierunkiem wyłożonej strzały w pozycji poziomej i twarzą na dół. Za spadanie na plecach, boku, czy z odchyleniem ponad 45° tracił się 5 punktów za każdą sekundę niestatecznego spadania. Nieprawidłowe wykonanie czy opuszczenie figury powodowało niezaliczenie punktów za skok. Jeżeli wszystkie wyznaczone figury układu były wykonane w czasie krótszym niż 20 sek swobodnego spadania, skoczkowi zaliczało się punkty premiowe. Za każdą sekundę opóźnienia ponad 20 sekund „leciały" punkty karne. Oprócz tego zawodnik mógł stracić 50 punktów, jeśliby otworzył spadochron przed 23 lub po 30 sekundzie swobodnego spadania.

Mimo takich trudnych warunków, spadochroniarze uzyskali bardzo dobre rezultaty.

Ogólnie pierwsze miejsce zajęły: męska ekipa Czechosłowacji, a w klasyfikacji kobiet druga drużyna Związku Radzieckiego. Indywidualne zwycięstwa odnieśli: Oleg Kozakow (ZSRR) i Micheline Violin-Premat.

— Kończąc, chcielibyśmy zapytać jeszcze: jak oceniacie szanse polskich spadochroniarzy na mistrzostwach świata?

— Z polskimi spadochroniarzami spotkałem się w Moskwie, Czechosłowacji i Jugosławii. Za każdym razem przekonywałem się o ich rosnącej klasie. Szczególnie utkwili mi w pamięci: Anna Franke, Antonina Chmielarczyk, Jerzy Łabodda i Jan Cierniak. Z całego serca życzę polskim spadochroniarzom sukcesów sportowych w walce na mistrzostwach świata, w której prawdopodobnie wezmą oni aktywny udział.

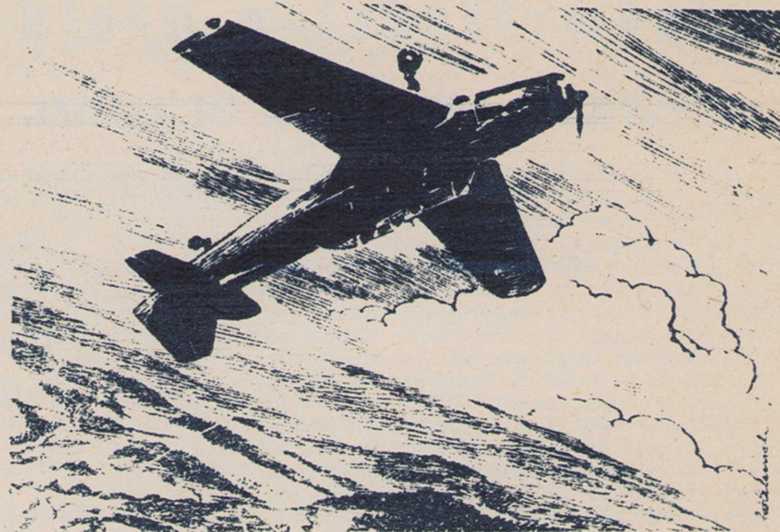
(kp)

Oczekiwanie na start. W środku M. Violin-Premat, która zdobyła pierwsze miejsce
Foto: W. Kunjajew





PRZED MISTRZOSTWAMI ŚWIATA W AKROBACJI



ROK olimpijski nie szczędzi także emocji licznym kibicom lotniczym. Po wzruszeniach z sukcesów naszych szybowników w Kolonii, w tym miesiącu przeżywaliśmy walki na mistrzostwach świata polskich spadochroniarzy w Bułgarii i modelarzy w Anglii. Teraz wreszcie niecierpliwie czekamy na wyniki pierwszego powojennego startu naszych pilotów samolotowych w I Mistrzostwach Świata w Akrobacji, które rozpoczynają się 28 sierpnia br. na lotnisku w Bratysławie (Czechosłowacja).

Choć udział Polaków w tej imprezie jest ze wszech miar celowy, stał on jednak pod znakiem zapytania, ponieważ organizatorzy określili opłaty startowe o wiele powyżej naszych możliwości. Dla przykładu — koszt utrzymania pilota czy mechanika — 40 dolarów, wypożyczenie samolotu Zlin-226 (moc silnika 160 KM) — 200 dolarów, ubezpieczenie za 10 dni — 484, a za 20 dni — 725 dolarów. W tej sytuacji tylko osobistej inicjatywie Prezesa Aeroklubu PRL należy zawdzięczać, że nasi piloci będą startowali na zasadzie wymiany i przez to unikną większości wydatków.

Jak wyglądać będzie przebieg mistrzostw? Na całość zawodów złożą się dwa etapy: półfinał i finał, do którego wejdzie 30 procent ogółu uczestników. Oba etapy składały się z zespołów figur obowiązkowych i dowolnych. Akrobacja musi być wykonana w zakresie wysokości 800—100 metrów i nad strefą o wymiarach 1 000 na 600 m.

Sprawa dla pilotów najciekawsza i najistotniejsza to układy figur i punktacja. Organizatorzy podali dwa układy obowiązkowe, za które można otrzymać maksimum po 200 punktów. A oto figury i oceny:

Układ I

1. Beczka w lewo 1½ zwitki	15 pkt
2. Odwrócony korkociąg w prawo 2½ zwitki	25 „
3. Trzy czwarte odwróconej pętli	20 „
4. Zawrót w lewo	15 „
5. Pół beczki w prawo na wznoszeniu (kąt min. 45°), wyjście półpętlą	15 „
6. Przewrót w lewo	15 „
7. Pół beczki sterowanej w prawo na wznoszeniu (kąt min. 45°), wyjście półpętlą	15 „
8. Beczka sterowana w lewo 1½ zwitki	15 „
9. Odwrócony zakręt 360° w prawo	15 „
Razem	150 pkt

Układ 2

1. Beczka w prawo 1½ zwitki	15 pkt
2. Odwrócony korkociąg w lewo 2½ zwitki	25 „
3. Ślizg na ogon	20 „
4. Zawrót w prawo	15 „
5. Pół beczki w lewo na wznoszeniu (kąt min. 45°), wyjście półpętlą	15 „
6. Przewrót w prawo	15 „
7. Pół beczki sterowanej w lewo na wznoszeniu (kąt min. 45°), wyjście półpętlą	15 „
8. Beczka sterowana w prawo 1½ zwitki	15 „
9. Odwrócony zakręt 360° w lewo	15 „
Razem	150 pkt

Do wyników za układ mogą dojść premie po 25 pkt za nieprzekroczenie czasu (5 minut na układ) i zachowanie strefy.

Układy dowolne będą oceniane następująco:

Za dokładność i płynność wykonania figur	100 pkt
Za wykonanie szeregu skomplikowanych i różnorodnych figur	100 „
Za piękność i płynność całego układu oraz dokładność wykonania go względem środka strefy	100 „
Za oryginalność wykonanych figur i trudność całego układu	100 „
W sumie za układ dowolny można zdobyć maksimum	400 pkt

PRZYGOTOWANIA DO STARTU

Rozegrane w odpowiednim czasie I Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji pozwoliły zorientować się w aktualnej formie naszych pilotów. (Na marginesie — szkoda, że na starcie zabrakło wielu doskonałych pilotów, jak np. Dudzik, Kozielski czy Kopacz). W Bratysławie Polskę będzie reprezentowało trzech pilotów wyłonionych z następującej grupy: Stanisław Ackerman, Stanisław Kasperek, Stefan Studencki, Zbigniew Wróblewski i Adam Flis. Kierownikiem ekipy i trenerem jest popularny działacz i pilot Jerzy Leszek. Do 6 sierpnia br. piloci trenowali w aeroklubach regionalnych. Następny tydzień poświęcony został na krótkie zgrupowanie w Lisich Kątach, obejmujące ostateczny szlif układów obowiązkowych i ustalenie układów dowolnych. Całość tych przygotowań odbywała się na samolocie Zlin-26. W dalszym planie piloci mają trening na miejscu w Bratysławie, już na samolotach Zlin-226.

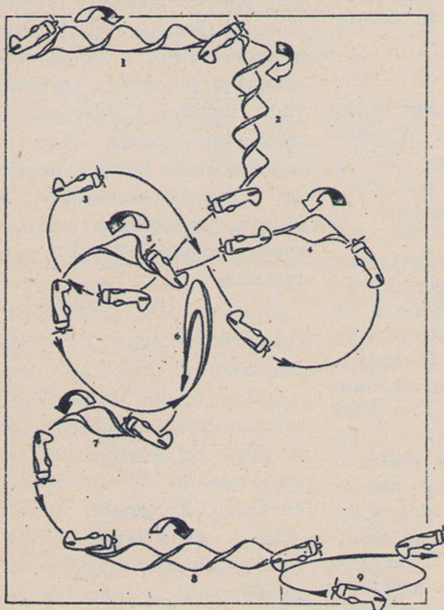
O MISTRZOSTWACH — NA TRZY GŁOSY

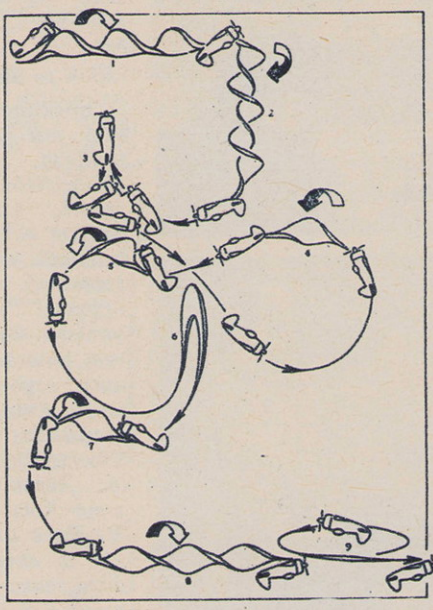
Jerzy Leszek (kierownik i trener ekipy) — Wierzę w ambicję i talenty naszych pilotów, ale nie wiem, czy potrafią one zastąpić brak odpowiedniego samolotu do treningu (ponad 50% różnicy mocy silnika między Zlinem-26 a Zlinem-226) oraz obycia na zagranicznych zawodach. Wydaje się, że sukcesem będzie już, jeśli choć jeden Polak zagrozi czołówce. Ale kiedyś wreszcie trzeba zacząć zbierać doświadczenia. A jeszcze ta pogoda w czasie treningu!

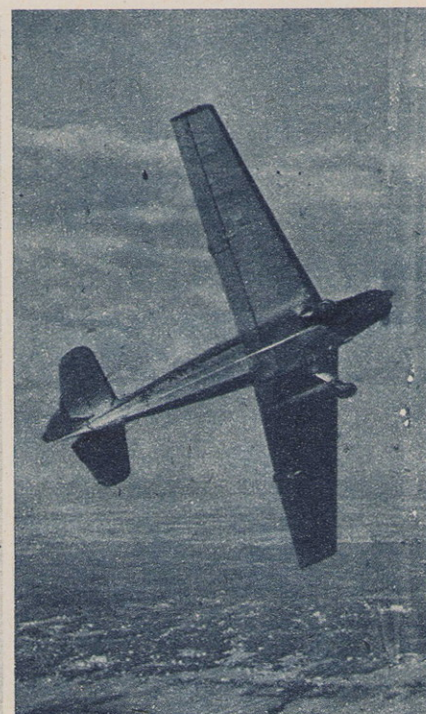
Roman Szylberg (instruktor pilot) — Polacy powinni brać udział we wszystkich zawodach lotniczych za granicą, jesteśmy przecież narodem lotników. Nasza największa bolączka to brak sprzętu. Kiedy nadejdą te „M-ki"? Widziałem na filmie czeskich oblatywaczy, myślę że moi koledzy potrafią to samo. Potrzebny jest tylko trening na zgrupowaniu, bo nawet najlepszy pilot ma różne nawyki, mogące „podpaść" u sędziów.

Józef Menet (pilot doświadczalny) — Moim zdaniem nasi piloci nie mają zbyt dużych szans. Za daleko odstali przez wiele lat wobec braku sprzętu i doświadczenia zawodniczego. Chociaż Stanisław Ackerman to doskonały i zdolny pilot, a także pozostali po większej dozie treningu mogą zrobić miłe niespodzianki. Kiedy zrealizuje się nasze marzenia o nowych samolotach sportowych?

JERZY POMIANOWSKI







WYSTAWA LOTNICZA W ŁODZI

Z okazji obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego i 500 rocznicy bitwy pod Grunwaldem, 27 lipca w Ośrodku Propagandy Lotnictwa w Łodzi (przy ul. Piotrkowskiej 12) otwarto wystawę pt. „Lotnictwo polskie w walce z faszyzmem". Otwarcia dokonał wiceprzewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Łodzi B. Broniarczyk, przy udziale członków Zarządu Aeroklubu Łódzkiego z prezesem R. Szulcem na czele, przedstawicieli bratniej organizacji LPŻ w osobach dyrektora biura Zarządu Wojewódzkiego LPŻ Lisa, kpt. Janowskiego oraz licznie zgromadzonych mieszkańców Łodzi. W otwarciu uczestniczyli również przedstawiciele łódzkiej prasy i radia, którzy w wyczerpujących artykułach i audycji poinformowali społeczeństwo łódzkie o tej wystawie.

Zorganizowana przez Aeroklub Łódzki wystawa wzbudziła wśród społeczeństwa zrozumiałe zainteresowanie i spotkała się z ogólną aprobatą publiczności; jest to niewątpliwie pierwsza tego rodzaju wystawa zorganizowana w Łodzi, a być może i w Polsce. Pokazuje ona bohaterstwo pilotów polskich w walkach z hitlerowską „Luftwaffe" na wszystkich frontach II wojny światowej.

Wystawa nakazuje jednocześnie czujność wobec wzmożonych poczynań zachodnio-niemieckich odwetowców, zmierzających wytrwale przy pomocy swoich zachodnich sojuszników do odrodzenia militaryzmu niemieckiego pod postacią Bundeswehry, w tym również nowej „Luftwaffe".

Podstawową część zorganizowanej wystawy stanowią plansze ze zdjęciami z okresu walk polskich pilotów w II wojnie światowej (opatrzone odpowiednimi tekstami, wycinkami z prasy polskiej i obcej), modele samolotów, na których walczyli i z którymi toczyli boje polscy piloci oraz liczne publikacje książkowe.

Niemałe zainteresowanie wzbudza dużych rozmiarów plastycznie wykonana gablota, obrazująca bombardowanie przez polskie samoloty typu „Łoś" zgrupowania czołgów niemieckich w 1939 roku w okolicach Radomska.

Na całość wystawy składa się kilka tematów obrazujących działania lotnictwa polskiego, w tym również przygotowania hitlerowskich Niemiec do wojny; i tak:

- Historia powstania przemysłu lotniczego w hitlerowskich Niemczech, jego organizacja, przywódcy „Luftwaffe", konstruktorzy i samoloty.
- Kampania wrześniowa, historia walk lotnictwa polskiego, stan liczebny sił lotniczych Polski i Niemiec, wykaz typów i danych samolotów biorących udział w akcji.
- Organizacja polskich jednostek lotniczych we Francji, bilans udziału Polaków w walkach z Luftwaffe.
- Polskie dywizjony lotnicze w RAF-ie, udział Polaków w obronie W. Brytanii.
- Walki polskich pilotów w Afryce, Azji i na Dalekim Wschodzie.
- Historia powstania ludowego lotnictwa polskiego w Związku Radzieckim, wyniki bojowe — zagłada hitlerowskich Niemiec.

Atrakcyjność tej wystawy sprawiła, że cieszy się ona dużym powodzeniem publiczności i spełnia zadanie, jakie postawili przed sobą jej organizatorzy — Aeroklub Łódzki.

STEFAN WOJCIECHOWSKI

Na zdjęciach poniżej: fragmenty wystawy.

Foto W. Kraska (3)







SZKOLENIE SZYBOWCOWE W OLEŚNICY

Dnia 6 lipca br. na lotnisku w Oleśnicy rozpoczął się kurs pilotów szybowcowych do III klasy. Sprawa przyjęć kandydatów na kurs jest bardzo ciekawa. Na ogólną liczbę 50 uczestników, z terenu Wrocławia zakwalifikowano 38. Młodzież w wieku 16—19 lat rekrutuje się z takich szkół, jak Technikum Budowy Silników Wrocław-Psie Pole, Zespół Techników Rolniczych Wrocław-Pracze Odrzańskie, Liceum Ogólnokształcące Wrocław-Stabłowice oraz 12 kandydatów z Liceum Ogólnokształcącego w Oleśnicy.

Szerszego potraktowania wymaga praca kół lotniczych przy Technikum Budowy Silników w Psim Polu w akcji przyjęć na wspomniany kurs. Koła Lotnicze przy TBS przesłały na kurs pilotażu szybowcowego 23 kandydatów. Wszyscy oni zdali na celujący egzamin wstępny i zakwalifikowani zostali na szkolenie.

Jak to się stało?

Opiekunem kół lotniczych przy TBS jest pilot Aeroklubu Wrocławskiego, przewodniczący Sekcji Spadochronowej inż. Roman Tworzydło, który systematycznie w okresie całego roku bywał na zebraniach kół przy TBS, organizował spotkania młodzieży z pilotami i urządzał wycieczki młodzieży na lotnisko. On to właśnie był inicjatorem powstania kursów teoretycznych: szybowcowego i spadochronowego. Entuzjaści lotnictwa w TBS przystąpili pod kierunkiem inż. Tworzydły do przerabiania materiału. Aeroklub Wrocławski zaopatrzył koła lotnicze w podręczniki. Młodzież lotnicza w TBS, szczególnie w okresie zimowym znalazła dużo czasu po normalnych zajęciach praktycznych i wykładach w Technikum na to, aby przyswoić sobie wiadomości z zakresu pilotażu szybowcowego, czy skoków spadochronowych. Kolega Tworzydło udzielał wyjaśnień każdemu, kto miał trudności w zrozumieniu jakiegoś tematu, pojęć, czy zasad działania. Tak zrodziła się serdeczna przyjaźń młodzieży z opiekunem koła i na tym gruncie wyrosło ogromne zainteresowanie młodzieży lotnictwem.

Kursy teoretyczne trwały do zakończenia roku szkolnego. Przyszedł oczekiwany dzień 6 lipca, członkowie kół lotniczych przy TBS ze skierowaniami w kieszeni z GOBL znaleźli się na lotnisku w Oleśnicy. Egzamin wstępny przeprowadził instruktor szybowcowy Aeroklubu Wrocławskiego mgr Zdzisław Majewski.

Mieszkańcy Oleśnicy często słyszą warkot silnika samolotowego. Tym razem nie był to samolot — szumiał silnik wyciągarki. Potem widać w powietrzu szybowiec „Czapla", następuje odczepienie liny i szybowiec zatacza krąg, następnie podchodzi do lądowania. Nowi, młodzi piloci Aeroklubu Wrocławskiego opanowują sztukę pilotażu szybowcowego. Rosną nam szeregi pilotów.

Opiekun Kół Lotniczych w Psim Polu, inż. Roman Tworzydło, może być dumny: dnia 23 lipca br. 13 członków koła lotniczego zdobyło uprawnienia skoczka spadochronowego III klasy, a w dwa tygodnie później 23 członków kursu w Oleśnicy otrzymało bardzo dobre oceny ukończenia podstawowego kursu pilotażu szybowcowego. Zadecydowała o tym całoroczna praca kół lotniczych. Gratulujemy.

LEOPOLD WALKIEWICZ

KLUB PILOTA

Z inicjatywy Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, jeszcze w br. zostanie oddany do użytku publicznego „Klub pilota" w Zielonej Górze przy ul. Dąbrówki 2c.

Budynek, w którym aeroklub zamierza zorganizować życie towarzyskie, jest lokalem po byłej kręgiarni. Aby oddać wspomniany budynek do użytku, trzeba było przeprowadzić szereg prac remontowo - budowlanych, które zostały już wykonane w około 70%. Dużą pomoc wyświadczył tu zielonogórski MZBM.

W „Klubie pilota", oprócz kawy, prasy i książek lotniczych, sympatycy będą mieli różne sekcje zainteresowań. Ci, których interesuje fotografika, otrzymają do swojej dyspozycji laboratorium fotograficzne, gdzie pod fachowym okiem instruktora będą mogli uczyć się przyjemnych umiejętności. Przyszli konstruktorzy lotnictwa, praktyczne zajęcia modelarskie prowadzić będą w osobnym pomieszczeniu, wyposażonym w nowoczesny sprzęt mechaniczny. Na miejscu będą też wyświetlane kilka razy w tygodniu filmy lotnicze.

Fed.



ŚLIZG SZYBOWCOWY NA KOLONIACH DLA DZIECI

Dyrektor Bydgoskiej Fabryki Lodówek Alfred Fryc, wspólnie z Przewodniczącym Rady Zakładowej Edwardem Flimonem postanowili uatrakcyjnić pobyt dzieci pracowników fabryki na kolonii w Legmoncie — pow. Tuchola, przez zbudowanie ślizgu szybowcowego. Wystąpili poprzez Szkołę Szybowcową Fordon z wnioskiem do Zarządu Głównego APRL o odstąpienie skasowanego szybowca typu „ABC". Otrzymany szybowiec został przez ich pracownika, pilota szybowcowego i modelarza Jana Lecha zaadoptowany do użycia jako ślizg szybowcowy.

Próba udała się. Szybowiec umocowany na czterech punktach, ślizga się po pochylni utworzonej z rozpiętych lin stalowych. Po wciągnięciu szybowca na najwyższy punkt i zwolnieniu bloczka hamującego, szybowiec z pasażerem pod wpływem własnego ciężaru, w „locie" podobnym do ślizgowego, obniża stopniowo wysokość, aż do ponownego lądowania. Na ziemi czekają już nowi pasażerowie.

Zabawa i propaganda lotnictwa w Legmoncie trwa od wczesnego ranka do późnego wieczora, gdy tylko oczywiście dopisuje pogoda. W pierwszym turnusie udział brały dziewczynki. Następny turnus złożony będzie z chłopców, tu intensywność lotów jeszcze się zwiększy. Ślizg obsługuje instr. P. W. Grzywa.

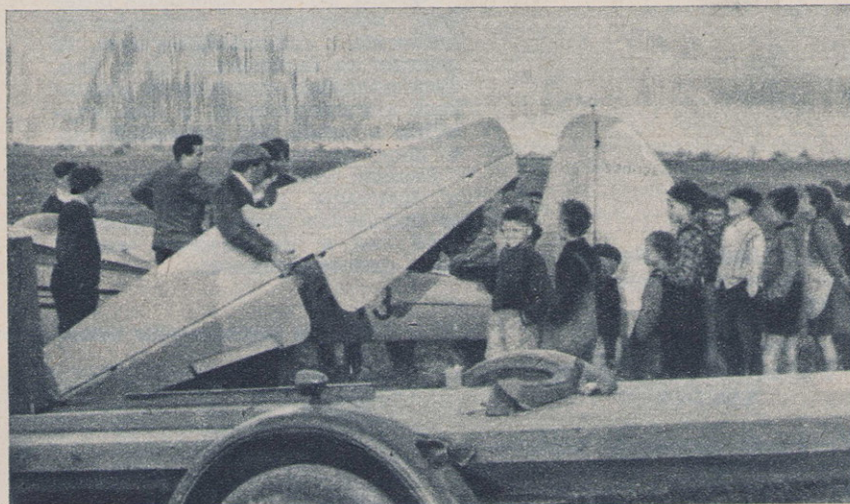
Ze względu na krótki termin w przygotowaniach tego ślizgu szybowcowego, nie jest on jeszcze idealny, gdyż może to być urządzenie przenośne lub stałe. Nie wykluczone są dalsze usprawnienia.

Na podanym przykładzie widać, że nawet sprzęt skasowany, jak „ABC" i „Salamandra" może służyć z powodzeniem propagandzie lotnictwa.

Inicjatywa taka jest jak najbardziej potrzebna, gdyż w ten sposób można młodzieży uatrakcyjnić pobyt na koloniach, a tym samym zyskać nowych kandydatów dla lotnictwa.

Cieszymy się wraz z inicjatorami, że szybowiec Szkoły Szybowcowej Fordon służy jeszcze nadal młodzieży i proponujemy aeroklubom i szkołom aby wykorzystali do maksimum użytecznosć skasowanego sprzętu lotniczego.

FRANCISZEK GOŁATA



Jak widać na zdjęciu, w części lotniczej muzeum tłoczno jest nawet pod dachem pawilonu. Na pierwszym planie dwupłat Henri i Armanda Dufaux z Genewy

LOTNICTWO ZAKŁADOWE NOWĄ FORMĄ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ

Za parę lat niektóre nasze kluczowe zakłady pracy będą miały szybką łączność lotniczą (za pomocą małych samolotów) z ważnymi ośrodkami kraju, a szczególnie ze stolicą. Pierwsze kroki podjęło w tym kierunku Ministerstwo Górnictwa i Energetyki, zwracając się do Ministerstwa Komunikacji o radę i pomoc w dążeniu do realizacji swych planów, mianowicie zakupu i właściwego sprzętu i budowy lądowisk. Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji ustosunkował się przychylnie do tego rodzaju inicjatywy. Poczyniono w tym kierunku już wstępne kroki: postanowiono przygotować do tego celu lądowisko pod Turowem, które niegdyś wykorzystywali Niemcy. Teraz korzystać będą z niego w pierwszym rzędzie Górnośląskie Zakłady Budowy Przemysłu i Energetyki, główny inwestor turoszowskiego kombinatu energetycznego. Lądowisko to będzie służyć również lotnictwu sanitarnemu. Roboty są już w toku i do końca września br. ma ono być gotowe do eksploatacji samolotów. Tego rodzaju komunikacja powietrzna obsługiwana będzie przez małe, najwyżej 4-osobowe samoloty wyłącznie dla potrzeb zakładu, z wykluczeniem działalności zarobkowej. Warto dodać, że za granicą już od dawna stosuje się tego rodzaju łączność powietrzną.

(cs)

Uwaga

UCZESTNICY OBOZÓW LWP

AEROKLUB PRL ogłasza KONKURS

na najciekawsze wspomnienie lub opowiadanie o życiu młodzieży na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Udział w konkursie może wziąć każdy uczestnik obozu LPW, który do dnia 31 października 1960 roku prześle napisane przez siebie wspomnienie lub opowiadanie pod adresem: Dział Propagandy Aeroklubu PRL Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55. Prace konkursowe powinny być podpisane imieniem i nazwiskiem autora oraz zaopatrzone w adres, zaś na kopercie oznaczone słowem „Konkurs".

Jury Konkursu w składzie: mjr Wiktor Wionczek — przewodniczący jury, red. Jerzy R. Konieczny i red. Tadeusz Pajda przyzna za najciekawsze prace następujące nagrody:

I aparat radiowy „Szarotka"

II zegarek na rękę

III aparat fotograficzny

oraz 10 wyróżnień w postaci wartościowych wydawnictw i publikacji lotniczych.

Wyniki Konkursu na wspomnienie z obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego ogłoszone zostaną w dniu 15.XI. 1960 roku.

Prace nagrodzone będą opublikowane na łamach „Skrzydlatej Polski".

PODNIEBNY GOŚĆ W PIOTROWIE

PEWNEGO popołudnia wylądował w okolicy Piotrowa (powiat Żary) szybowiec z Aeroklubu Bydgoskiego. Pilot, który był na przelocie, nie zdawał sobie w ogóle sprawy, że lądując w małej, przygranicznej wsi, przyczyni się do powstania koła lotniczego w tej miejscowości. Dla młodzieży z Piotrowa było to jednak wielkie wydarzenie.

— Samolot bez silnika — dziwili się niektórzy.

— Ale jaki szmat drogi przebył — dodawali inni.

Na pytania zadawane przez młodzież, pilot odpowiadał interesująco. Wyjaśnił w jaki sposób pilot utrzymuje się w powietrzu, a ponadto zapoznał zebranych z tajnikami „dziwnej maszyny".

— A jak pan z powrotem „pojedzie"? — zapytał nieśmiało mały brzdąc.

— Polecę — poprawił go delikatnie pilot.

Na obiecany start mieszkańcy Piotrowa długo nie czekali.

Monotonną ciszę wiejską przerwał już na drugi dzień warkot silnika lotniczego. Tym razem przyleciał „prawdziwy" samolot ze śmigłem i „motorem", lądując na pobliskiej łące.

„Podniebni goście" jeszcze w tym samym dniu pożegnali mieszkańców Piotrowa. Jednak wrażenia, jakie pozostawili po sobie lotnicy, pozostały niezatarte do dzisiaj wśród tamtejszej młodzieży.

Chcąc poznać tajniki „skrzydeł", 15 entuzjastów lotnictwa założyło w Piotrowie koło lotnicze. Młodym „lotnikom" pospieszył z pomocą Aeroklub Ziemi Lubuskiej; przeznaczył dla koła materiały propagandowe oraz zestaw modelu latającego „Jaskółka".

W ten sposób młodzież piotrowska zaczęła poznawać prawa rządzące lotem. A po ukończeniu 16 lat? Nie jeden z nich sprawdzi swoje umiejętności za sterem „prawdziwego" szybowca lub samolotu, podobnie jak przygodni „przybysze" z Bydgoszczy.

E. FEDORUK



Pierwszy prototyp samolotu MD-12 w locie

SAMOLOT KOMUNIKACYJNY MD - 12

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

MYŚL zbudowania polskiego samolotu komunikacyjnego powstała w Instytucie Lotnictwa jeszcze w 1955 r. Przyczyniły się do tego pomyślne rezultaty prób przeprowadzonych dopiero wtedy na samolocie CSS-12 odgrzebanym właśnie z pyłu kilkuletniego zapomnienia. Samolot ten był również demonstrowany fachowcom zagranicznym, którzy wyrazili żal, że nie jest on produkowany seryjnie, gdyż wchodziłaby wtedy w grę możliwość zakupu. Do pracy nad nowym samolotem zaproszono konstruktorów CSS-12: prof. prof. Franciszka Misztala i Leszka Dulębę. Projektowany samolot otrzymał nazwę MD-12.

Nowy samolot nie od razu projektowany był w obecnej postaci. Przez analogię do CSS-12 proponowano z początku wersję dwusilnikową. Jako jednostka napędowa wchodził w rachubę radziecki gwiazdowy silnik AI-21 konstrukcji Iwczenki o mocy około 600 KM. Opracowano projekt aerodynamiczny samolotu, przebadano nawet model tunelowy (zdjęcia tego modelu były zamieszczone w „Skrzydlatej Polsce"). Charakterystyczną cechą pierwszego projektu było usterzenie poziome umieszczone na szczycie statecznika pionowego.

Taki właśnie układ usterzenia był wypróbowany podówczas na CSS-12 i oceniony jako bardzo korzystny.

Na przeszkodzie w realizacji pierwszego projektu stanął brak silników. Silnik Iwczenki wychodził właśnie z produkcji w ZSRR.

Z opresji wybawił konstruktorów MD-12 fakt, że w tym czasie rozpoczęto w kraju seryjną produkcję silników WN-3, przeznaczonych do samolotów TS-8 „Bies". Niższa moc tego silnika (340 KM) zmusiła konstruktorów do przejścia na układ czterosilnikowy. Wówczas jednak okazało się, że układ taki jest ekonomiczny i wygodniejszy niż układ dwusilnikowy. Wyraziło się to w możności podwyższenia liczby pasażerów z 14 na 20.

Tak więc projekt musiał ulec całkowitemu przepracowaniu.

Nowy projekt został zatwierdzony do realizacji. Budowę jego podjęto w Ośrodku Konstrukcji Lotniczych.

Na początku sierpnia 1959 r. samolot rozpoczął pierwsze loty. Wziął też udział w pokazach lotniczych nad Stadionem 10-lecia w dniu uroczystości dożynkowych (6 września 1959 r.), w parę dni później, 11 września, samolot został przedstawiony polskim przedstawicielom władz i organizacji lotniczych.

Obecnie pierwszy prototyp samolotu odbywa fabryczne próby w locie, które w pełni potwierdzają założenia konstruktorów. Dalsze prototypy są w budowie. Samolot czeka jeszcze próba państwowa oraz próby eksploatacyjne.

PRZEZNACZENIE I CHARAKTERYSTYKA SAMOLOTU

MD-12 jest samolotem transportowym przewidzianym do użytkowania na krótkich i średnich dystansach. Może być stosowany z powodzeniem na liniach wewnątrzkrajowych i krótkich liniach zagranicznych o małym nasileniu ruchu. Zależnie od potrzeb samolot może służyć do transportu osobowego, osobowo-towarowego lub towarowego. Fotele pasażerów są łatwo przestawiane lub odejmowane co pozwala na szybkie przystosowanie kabiny do żądanego rodzaju transportu.

Możliwe jest także przystosowanie samolotu drogą stosunkowo niewielkich przeróbek do różnych innych celów, np. gospodarczych (opylanie lasów), przewożenie chorych, fotogrametrii itp.

Przy zmniejszonym ładunku użytecznym możliwe jest zwiększenie zasięgu samolotu.

Krótki start i lądowanie, dobra prędkość wznoszenia, a także odpowiednio zaprojektowane podwozie pozwalają na korzystanie z niezbyt dużych lotnisk, pozbawionych bieżni betonowych i otoczonych przeszkodami (w transporcie wewnątrz-

KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ

krajowym pozwoliłoby to na znaczne zagęszczenie sieci lotnisk; samolot mógłby docierać nawet do mniejszych miejscowości, nie rozporządzających dużymi lotniskami).

Zastosowanie czterech silników o mniejszej mocy umożliwiło skrócenie podwozia. Dzięki temu na postoju kadłub i silniki znajdują się blisko ziemi. Ułatwia to ładowanie i obsługę naziemną samolotu.

Główna zaleta układu czterosilnikowego polega jednak na czym innym. Otóż od samolotów pasażerskich wymaga się ze względów bezpieczeństwa, aby start mógł się odbyć przy jednym silniku niepracującym. W samolotach dwusilnikowych oznacza to start na jednym silniku. Innymi słowy trzeba tak dobrać moc silników, aby do startu wystarczyła jej połowa.

Samolot czterosilnikowy po zatrzymaniu jednego silnika startuje na trzech pozostałych, a więc na 75% zainstalowanej mocy.

W konsekwencji pozwala to na zmniejszenie ogólnej mocy zespołów napędowych bez obniżenia bezpieczeństwa przy starcie. Natomiast bezpieczeństwo lotu wzrasta dodatkowo, gdyż lot poziomy i lądowanie możliwe są także przy przerwaniu pracy przez dwa silniki na raz. Prawdopodobieństwo takich przypadków jest jednak bardzo małe.

Oczywistą wadą układów wielosilnikowych są większe koszty obsługi. W przypadku jednak MD-12 wada ta nie jest groźna, gdyż chłodzone powietrzem silniki WN-3 są nieskomplikowane i łatwe w obsłudze.

Samolot MD-12 rozporządza bogatym, nowoczesnym wyposażeniem radiowym i radionawigacyjnym, co pozwala na użytkowanie go w każdych normalnie spotykanych warunkach atmosferycznych, w tym oczywiście w lotach bez widoczności np. w nocy, we mgle itp.

Ponadto samolot wyposażony jest w instalację przeciwoblodzeniową, co dodatkowo zwiększa bezpieczeństwo lotu w trudniejszych warunkach meteorologicznych.

Jedną z zalet samolotu jest jego technologiczność i łatwość budowy. Prawidłowo przeprowadzone podziały produkcyjne pozwalają na skrócenie czasu wykonania przez rozszerzenie tzw. „frontu robót" i przez ułatwienie wykonawstwa. Tak np. skrajne części skrzydeł budowane są z połówek górnej i dolnej, łączonych następnie ze sobą. Ułatwia to nitowanie pokrycia do usztywnień wewnętrznych, zapewniając obustronny, wygodny dostęp do szwów nitowych.

Ta właśnie łatwość budowy powinna wpłynąć na znaczne obniżenie ceny samolotu w produkcji seryjnej.

Wymienione zalety, jak niska cena i niewielka moc silników w przeliczeniu na pasażera (z czego z kolei wynika niewielkie zużycie paliwa na pasażero-kilometr) powodują, że samolot MD-12 zapowiada się jako dość ekonomiczny. Porównanie z takimi samolotami jak Li-2 czy „Dakota" wykazuje pod względem ekonomiczności 13—14% przewagę MD-12 przy zasięgach 400—600 km.

KONSTRUKCJA

Samolot MD-12 zbudowany jest w układzie wolnonośnego dolnopłata konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat o obrysie prostokątno-trapezowym i dość znacznym wzniosie, zbudowany jest jako trójdzielny. Część środkowa, na której zabudowane są gondole wewnętrznych silników połączona jest na stałe z kadłubem. Części skrajne z gondolami silników zewnętrznych łączą się z częścią środkową przy pomocy połączenia kołnierzowego i wielosworzniowego.

Część środkowa ma konstrukcję półskorupowo-dźwigarową. Główny dźwigar jednościankowy o grubych pasach przechodzi w okolicy maksymalnej grubości profilu. Części skrajne wykonane są jako skorupowe, bezdźwigarowe z kesonem jednoobwodowym. Pokrycie z blachy duralowej, wzmocnione wyciskanymi podłużnicami. Rzadko rozstawione żebra zbudowane są z blachy falistej. Jak już zaznaczono skrzydło podzielone jest fabrykacyjnie na połówki płaszczyzną cięciw.

Skrzydła wyposażone są w lotki szczelinowe oraz klapy do lądowania o obniżonej osi obrotu (tzw. „pół-Fowlery"). Napęd klap — hydrauliczny.

Kadłub o przekroju owalnym, posiada klasyczną konstrukcję skorupową, tzw. pracujące pokrycie z blachy duralowej wzmocnione wręgami i podłużnicami. Umieszczone po prawej stronie drzwi i prostokątne okna o podwójnych szybach są silnie obramowane w rejonie kabiny pasażerskiej przewidzianej dla 20 wygodnych foteli. Kadłub ma stały przekrój. Za kabiną pasażerską znajduje się pomieszczenie na toaletę z umywalnią, a dalej — przedział bagażowy. Dodatkowy bagażnik umieszczony w dziobie samolotu, pod podnoszoną pokrywą, umożliwia równomierne załadowanie samolotu. Kabina załogi z dwoma miejscami pilotów wyposażona jest w pełen komplet przyrządów pokładowych i urządzeń nawigacyjnych. Sterownice ręczne wykonano w postaci estetycznych wolantów, a sterownice nożne jako pedały. Pomiędzy kabiną pilotów i kabiną pasażerską mieści się wyposażenie radiowe samolotu. Ścianki działowe kadłuba wykonano z blachy falistej. Również podłoga jest wzmocniona blachą falistą, co umożliwia przewożenie ładunków o dużych naciskach powierzchniowych.

Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Stery wyważone masowo i aerodynamicznie (kompensacja osiowa).

Usterzenie wysokości o lekkim wzniosie zabudowane jest u nasady statecznika pionowego.

Podwozie trzyzespołowe, wciągane w locie. Główne zespoły o podwójnych kołach wyposażonych w hamulce, wciągane są w gondole silników wewnętrznych. Zespół przedni również dwukołowy, samoustawialny wciąga się w kadłub. Amortyzatory olejowo-powietrzne, pracujące tylko na ściskanie.

Zespół napędowy składa się z czterech silników WN-3 (gwiazdowy, 7-cylindrowy, chłodzony powietrzem) konstrukcji inż. W. Narkiewicza, zabudowanych przed krawędzią natarcia skrzydeł. Śmigła ciągnące, przestawialne typu WR-1A. Moc startowa silników wynosi 4 × 340 = = 1360 KM. Silniki są osłonięte osłonami pierścieniowymi typu NACA. Wloty powietrza chłodzącego zaopatrzone są w regulowane żaluzje. Wyloty przewodów wydechowych silników znajdują się z tyłu nad płatem, w specjalnych kanałach wyłożonych blachą stalową. Silniki wyposażone są w chłodnice oleju, konstrukcji ulowej, o przekroju owalnym, umieszczone pod silnikami. Uruchamianie silników odbywa się przy pomocy sprężonego powietrza.

Instalacja paliwowa składa się z 2 miękkich (elastycznych) zbiorników umieszczonych w środkowej części płata. Łączna pojemność zbiorników — 950 l.

Wyposażenie samolotu obejmuje krótkofalową radiostację nadawczo-odbiorczą dalekiego zasięgu, radiostację ultrakrótkofalową, radiokompas, radiowysokościomierz oraz urządzenie do lądowania bez widoczności. Oprócz tego samolot wyposażony jest w pełny komplet przyrządów pokładowych do lotów bez widoczności.

Kabina pasażerów jest klimatyzowana i sonoryzowana (izolowana dźwiękowo), co przy racjach cicho pracujących silnikach zapewnia wygodną podróż.



Rys. JULIAN MALEJKO

Samolot komunikacyjny MD-12 w przelocie nad Stadionem Dziesięciolecia z okazji uroczystości dożynkowych w 1959 r.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	21,3	m
Długość	—	15,8	m
Wysokość	—	5,8	m
Powierzchnia nośna	—	55,0	m^2
Wydłużenie	—	8,25	

Ciężary (wersja pasażerska):

Samolot wyposażony	—	4 950	kG
Załoga, paliwo, olej	—	800	kG
Ładunek (20 pasażerów+250 kG bagażu)	—	1 750	kG
Ładunek płatny rozporządzalny	—	2 550	kG
Ciężar całkowity	—	7 500	kG
Obciążenie powierz.	—	135	kG/m^2
Obciążenie mocy	—	5,45	kG/KM

Osiągi:

Prędkość przelotowa (2 500 m)	—	285	km/h
Prędkość wznoszenia (0 m)	—	5	m/sek
Prędkość wznoszenia na 3 silnikach (1500 m)	—	2	m/sek
Zasięg z ładunkiem 1 750 kG	—	700	km
Zasięg z ładunkiem 1600 kG	—	950	km
Rozbieg na trawie	—	450	m
Start na przeszkodę 15 m (lotnisko trawiaste)	—	650	m
Start na przeszkodę 15 m z 3 silnikami	—	800	m

PIERWSZY POLSKI KORPUS LOTNICTWA MIESZANEGO

POWSTANIE I ORGANIZACJA

Kpt. dypl. pil. W. WNUCZYŃSKI

KONCEPCJA utworzenia korpusu lotniczego powstała w Polsce Ludowej w okresie, kiedy już działania bojowe z dużym powodzeniem prowadziła 1 Armia i zaawansowana była organizacja 2 Armii Wojska Polskiego. Szybki wzrost Ludowego Wojska Polskiego pociągnął za sobą również i konieczność rozwoju lotnictwa wojskowego, które byłoby w stanie zabezpieczyć działania bojowe obydwu armii. Zadaniom tym nie mogła już podołać 1 Polska Dywizja Lotnictwa Mieszanej, która od tej pory była jedynym taktycznym związkiem lotnictwa polskiego.

W tej sytuacji, w drugiej połowie 1944 r., gen. bryg. Smaga opracował i przedstawił Naczelnemu Dowództwu WP projekt utworzenia korpusu lotniczego. Dla realizacji tego projektu postanowiono zwrócić się o pomoc do władz radzieckich. Brak kadr i sprzętu lotniczego, borykanie się z trudnościami zaopatrzeniowymi nie pozwalały w ówczesnych warunkach na samodzielne stworzenie takiej jednostki lotniczej.

I tym razem spotkano się z dużym wyrozumieniem i bezinteresowną pomocą ze strony Armii Radzieckiej. Postanowiono przystąpić na terenie ZSRR do organizowania samodzielnego wyższego związku lotniczego, który po sformowaniu miał wejść w skład Wojska Polskiego.

Rozwiązano problem charakteru tego związku. Naszym potrzebom odpowiadał taki związek lotniczy, który byłby jednostką samodzielną, zdolną do wykonywania różnego rodzaju zadań, a przede wszystkim do ścisłego współdziałania z wojskami lądowymi. Tym warunkom odpowiadał korpus lotnictwa mieszanego.

Podstawą formowania 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego była dyrektywa Sztabu Generalnego Armii Radzieckiej z dnia 7 września 1944 r. Na ośrodek formowania sztabu korpusu wyznaczono miejscowość Achtyrkę, położoną około 800 km na północny zachód od Charkowa.

Organizację korpusu oparto o kadrę radzieckich oficerów i żołnierzy, którzy po przeszkoleniu mieli być przekazani do dyspozycji lotnictwa polskiego. Jednocześnie w szkołach lotniczych Armii Radzieckiej przystąpiono do szkolenia polskich specjalistów lotniczych, którzy w miarę ukończenia kursu mieli zasilać polskie oddziały lotnicze.

Formowanie korpusu trwało od połowy września 1944 r. do końca stycznia 1945 r. W toku tego formowania, już od samego początku napotykano duże trudności organizacyjne. Przede wszystkim brak było kadr. Część ludzi doświadczonych dowódców lotniczych, przydzielono bezpośrednio z Szefostwa Kadr Dowództwa Sił Powietrznych Armii Radzieckiej. Lecz zasadniczy trzon stanowili oficerowie z różnych dywizji i pułków lotniczych Armii Radzieckiej, a przede wszystkim młodzi piloci ze szkół lotniczych.

Sprawą szczególnego znaczenia było rozmieszczenie korpusu. Wspomniałem wyżej, iż miejscem formowania sztabu była Achtyrka. Stąd miało dowództwo korpusu kierować całokształtem procesu przygotowania swych pułków do działań bojowych. Jednakże brak środków łączności w początkowym okresie formowania oraz ogromne odległości między rejonami bazowania poszczególnych jednostek od korpusu, utrudniały dowodzenie. Z trzech bowiem formujących się pułków bombowych, dwa rozmieszczone były w Kazaniu, w odległości około 1 000 km od Achtyrki, a inne jednostki w odległości 500—800 km, co poważnie utrudniało dowodzenie nimi. Takie rozmieszczenie jednostek spowodowane było ich pierwotnym działaniem.

Dowództwo korpusu wysunęło więc wniosek zmiany dyslokacji do Połtawy lub Charkowa, gdzie rozwinięta była linia telefoniczno-telegraficzna. W końcu sztab korpusu przebazowany został do Charkowa, co radykalnie poprawiło warunki dowodzenia. Czas przekazywania wszelkich zarządzeń skrócony został do minimum, można było, korzystając ze środków łączności, szybko interweniować w każdej sprawie.

Od czasu ukazania się dyrektywy Sztabu Generalnego Armii Radzieckiej o organizowaniu 1 PKLM (7 września 1944 r.) do 31 października 1944 r. formowanie Korpusu spoczywało wyłącznie w kompetencji Dowództwa Sił Powietrznych Armii Radzieckiej. W dniu 31 października 1944 r. wydany został rozkaz Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego o wcieleniu 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego w skład Lotnictwa Wojska Polskiego. Korpus znajdował się w dalszym ciągu w okresie formowania i kontynuowania wyszkolenia bojowego składu osobowego jednostek.

1 Polski Korpus Lotnictwa Mieszanego formował się w następującym składzie:

Dowództwo 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego
— 2 eskadra lotnictwa łącznikowego;
— 39 kompania łączności;
— 3077 poczta polowa;
— 1 pluton fotografowania lotniczego.

1 Dywizja Lotnictwa Bombowego
— dowództwo dywizji;
— 40 kompania łączności;
— 3079 poczta polowa;
— 3, 4 i 5 pułk lotnictwa bombowego.

2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego
— dowództwo dywizji;
— 41 kompania łączności;
— 3081 poczta polowa;
— 6, 7 i 8 pułk lotnictwa szturmowego.

3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego
— dowództwo dywizji;
— 42 kompania łączności;
— 2083 poczta polowa;
— 9, 10 i 11 pułk lotnictwa myśliwskiego.

W listopadzie 1944 r. na polecenie Dowódcy Lotnictwa Wojska Polskiego gen. dyw. Połynina powołana została grupa inspekcyjna, która otrzymała zadanie przeprowadzenia kontroli stanu faktycznego, korpusu oraz zapoznanie z poziomem wyszkolenia bojowego i wyposażeniem korpusu.

W końcu listopada 1944 r. stan formowania 1 PKLM przedstawiał się następująco:

Skompletowanie stanu osobowego oficerów w dowództwie korpusu wynosiło 70%. Sprawa uzupełnienia kadr w dalszym ciągu stanowiła problem otwarty. Mimo jednak brakującej kadry oficerskiej w sztabie korpusu, organizowano szkolenie bojowe, w których kładziono nacisk na zgranie się sztabu, jak i jego wydziałów.

Wszystkie pułki dywizji bombowej szkoliły się na samolotach Pe-2, według programu szkolenia bojowego lotnictwa bombowego. Był to program bardzo obszerny i jego realizacja wymagała długiego czasu, na co jednak dywizja pozwolić sobie nie mogła ze względu na skrócony okres szkolenia.

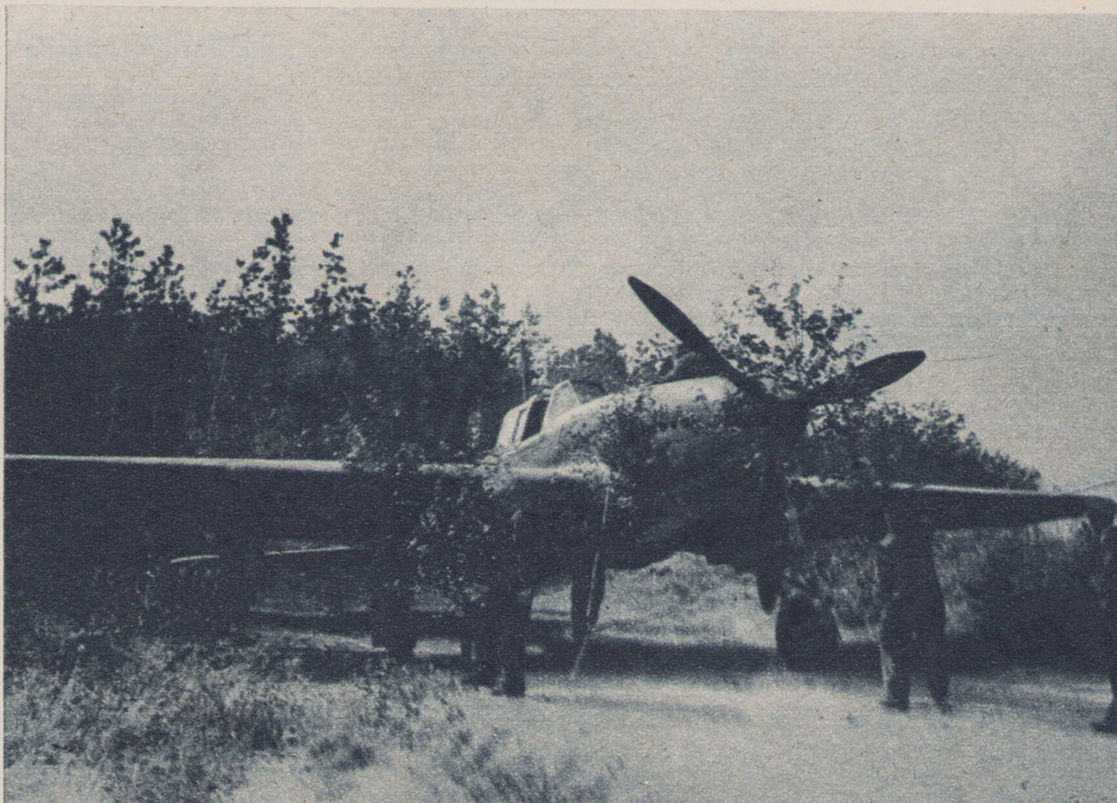
Główną przeszkodą w szybkim doprowadzeniu dywizji do gotowości do działań bojowych, był niski poziom wyszkolenia załóg oraz braki etatowe (około 40%).

W dywizji szturmowej podstawowym sprzętem bojowym były samoloty szturmowe Ił-2. Dywizja miała w swoim składzie duży procent pilotów posiadających doświadczenie bojowe (od 30 lotów bojowych wzwyż), co ułatwiało jej proces szkolenia. Piloci przybywający ze szkół lotniczych mieli nalot na samolotach szturmowych do 20 godzin. Wymagali jednak pełnego przeszkolenia według programu szkolenia bojowego lotnictwa szturmowego na 1944 r.

3 dywizja lotnictwa myśliwskiego rozpoczęła się formować w dniu 20 września 1944 r. Podstawowym samolotem tej dywizji był Jak-9. Brak kadry w tej dywizji był mniej dokuczliwy niż w pozostałych jednostkach korpusu.

Nakazany początkowo czas osiągnięcia gotowości bojowej przez 1 PKLM na dzień 15 listopada 1944 r. okazał się w praktyce niemożliwy do zrealizowania. Dwumiesięczny okres, przy piętrzących się trudnościach w toku for-

Samolot szturmowy Ił-2 — Foto: archiwalne



mowania i szkolenia, był stanowczc za krótki, aby wykonać postawione zadania. Praktyka wykazała, że dla wyszkolenia lotnictwa mieszanego, w składzie którego było 50—70% ludzi nie mających doświadczenia bojowego, potrzeba było w warunkach wojny co najmniej 6—8 miesięcy, przy sprzyjających warunkach bazowania, zaopatrzenia i możliwie dobrych warunkach atmosferycznych.

Pod koniec stycznia 1945 r. skompletowanie stanu osobowego w całym korpusie dochodziło do 80—90%. Pozwalało to na uzupełnienie brakujących etatów w jednostkach. Pułki były już dość zaawansowane w realizacji programu szkolenia bojowego, koncentrując główny wysiłek na szkoleniu powietrznym.

Na dzień 20 stycznia 1945 r. poszczególne pułki uzyskały:

— 4 plb — 747 godzin nalotu przy 1727 lądowaniach;
— 6 plsz — 655 godzin nalotu przy 1427 lądowaniach;
— 7 plsz — 750 godzin nalotu przy 1441 lądowaniach;
— 8 plsz — 654 godzin nalotu przy 1879 lądowaniach;
— 9 plm — 588 godzin nalotu przy 1031 lądowaniach;
— 10 plm — 715 godzin nalotu przy 1318 lądowaniach;
— 11 plm — 532 godzin nalotu przy 655 lądowaniach;
— 3 i 5 plb — brak danych z tego okresu.

Do zakończenia programu szkolenia potrzeba było jeszcze:

— w 1 DLB — około 15 dni lotnych;
— w 2 DLSz — 8—13 dni lotnych;
— 3 DLM — 3—5 dni lotnych.

W celu podniesienia na wyższy poziom wyszkolenia taktycznego korpusu przeprowadzono wiele ćwiczeń grupowych i ćwiczeń na mapach. Podstawowymi tematami taktycznymi były zagadnienia związane z przyszłymi działaniami bojowymi korpusu. Do nich należały:

1. Działania bojowe DLM przy towarzyszeniu szturmowcom i bombowcom w czasie przełamywania przez wojska lądowe obrony npla.
2. Działania bojowe DLSz w składzie mieszanego korpusu lotniczego w czasie zabezpieczenia przełamania obrony npla przez wojska lądowe.
3. Działania bojowe DLB podczas zabezpieczenia przełamania pasa obrony npla przez wojska lądowe.
4. Działania bojowe DLM, DLSz i DLB w czasie wejścia do walki grupy szybkiej.

Na uwagę zasługuje fakt, że wśród przerobionych zagadnień, nie znalazł się żaden temat dotyczący zastosowania dywizji lotniczych w działaniach obronnych wojsk własnych. Podyktowane było to tym, że w tym okresie Armia Radziecka prowadziła działania zaczepne i nie liczono się z możliwością przejścia do długotrwałych działań obronnych.

Poziom wyszkolenia nawigatorskiego jednostek 1 PKLM był na ogół zadowalający. Wypadki utraty orientacji w czasie wykonywania lotów trasowych były sporadyczne. Na jedną utratę orientacji przypadło około 1450 godzin lotu. Świadczyło to o dobrym poziomie pracy nawigatorów korpusu. Do 20 stycznia 1945 r. przeprowadzono w pułkach bombardowań:

— 4 plb — 150, z tego — 28 z lotu nurkowego;
— w 6 plsz — 129;
— w plsz — 190;
— w 8 plsz — 230.

W lutym 1945 r. korpus przystąpił do częściowego przebazowania swych jednostek ze Związku Radzieckiego do Polski. Był to bardzo poważny etap pracy, wymagający pełnego przygotowania ze strony sztabów i korpusu oraz sztabów dywizji i pułków.

W pierwszej kolejności przebazowany został sztab korpusu.

W dniu 26 lutego 1945 r. przybył on do Polski i rozmieszczony został w Łowiczu. 31 marca przybyła do Polski 1 DLB. Pozostałe jednostki korpusu zakończyły przebazowanie do 12 kwietnia. Wyjątek stanowił 5 plb, który został przebazowany dopiero w końcu kwietnia.

Przebazowanie jednostek korpusu z ZSRR do Polski odbyło się drogą powietrzną i kolejową. W tym celu organizowane były rzuty powietrzny i naziemny. Rzut powietrzny obejmował personel latający wraz ze sprzętem bojowym, rzut ziemny (kolejowy) pozostały sprzęt i personel jednostek. W celu przyjęcia rzutu powietrznego w nowym miejscu bazowania, organizowano czołówki lotniczo-techniczne. Głównym ich zadaniem było zabezpieczenie lądowania transportu powietrznego.

Duże odległości, zmiana warunków atmosferycznych, względy bezpieczeństwa lotu, nie pozwalały w ciągu jednego lotu dokonać przelotu na nowe lotnisko. Rzuty powietrzne korzystały z lotnisk trasowych, na których uzupełniano paliwo i ewentualnie wyczekiwano na polepszenie się warunków atmosferycznych. Wówczas na danym lotnisku przeprowadzano zajęcia szkoleniowe i dokonywano przeglądu technicznego samolotów. Pozwalało to na maksymalne wykorzystanie czasu w celu podniesienia poziomu wyszkolenia bojowego personelu latającego.

Osobnym zagadnieniem była sama technika wykonywania przebazowania, w toku którego napotykano wiele trudności. O ile z transportem naziemnym nie było kłopotów, to przebazowanie rzutu powietrznego wymagało dobrej organizacji pracy, zarówno sztabów, jak i pozostałego personelu latającego i technicznego. Szczególnie trudny do rozwiązania był problem obsługiwania i zaopatrywania w sprzęt na poszczególnych lotniskach trasowych pod względem materiałowo-technicznym. Na podkreślenie jednak zasługuje fakt, że w zasadzie pułki, które były jeszcze niedoszkolone, potrafiły w dostatecznym stopniu rozwiązać trudności przebazowania lotniczego.

Po dokonaniu przebazowania do Polski, korpus przystąpił w dalszym ciągu do szkolenia jednostek, aby w możliwie krótkim czasie usunąć braki w wyszkoleniu i przygotować się do udziału w działaniach bojowych.

W wyniku przebazowania korpusu do Polski siły Ludowego Lotnictwa Polskiego wzrosły o około 270 samolotów. Dnia 20 kwietnia 1945 r., w chwili przystąpienia korpusu do działań bojowych, stan jego jednostek podaje tablica u dołu.

Przygotowania pierwszego PKLM do działań bojowych dobiegały ku końcowi. Poziom osiągniętego wyszkolenia bojowego w 2 DLSz i 3 DLM pozwalał na ich użycie w walce. Natomiast 1 DLB nie zdążyła ukończyć programu szkolenia bojowego, na co potrzebowała jeszcze około 20 dni lotnych. Tak więc mogłaby ona przystąpić do działań dopiero 15—20 maja 1945 r.

W tej sytuacji dowództwo Wojsk Lotniczych zdecydowało użyć w działaniach bojowych tylko 2 DLSz. 1 DLB udziału w działaniach bojowych nie brała. Tym samym musiały ulec zmianie zadania 1 PKLM.

W dniu 18 kwietnia 1945 r. 1 PKLM bez 1 DLB otrzymał rozkaz przebazowania się do strefy frontowej w rejon Kostrzynia w celu wzięcia udziału w operacji berlińskiej.

Przebazowanie 1 PKLM do rejonu działań bojowych wymagało dużego wysiłku nie tylko jednostek, lecz również dowództwa korpusu i obsługujących ich jednostek. Szczególnie poważną rolę odegrały tu służby tyłowe, do których należało zabezpieczenie przebazowania. Przebazowanie było szczególnie utrudnione ze względu na to, że nowy rejon lotnisk nie był zawczasu przygotowany. Zajęto się tym dopiero wówczas, gdy korpus otrzymał rozkaz przebazowania. Przebazowanie przeprowadzono w okresie od 20,4 do 24.4, 1945 r. Odbywało się ono na podobnych zasadach co przebazowanie z ZSRR do Polski. Tworzono tu również rzuty powietrzne i naziemne. Wysyłano czołówki lotniczo-techniczne dla przyjęcia samolotów na nowych lotniskach. W czasie przelotu samolotów lądowano na trasie lotu w celu uzupełnienia paliwa.

W ten sposób korpus lotniczy z dniem 24 kwietnia 1945 r. znalazł się na wyznaczonych mu lotniskach. Leżały one w zasięgu pozwalającym korpusowi na uczestniczenie w działaniach bojowych.

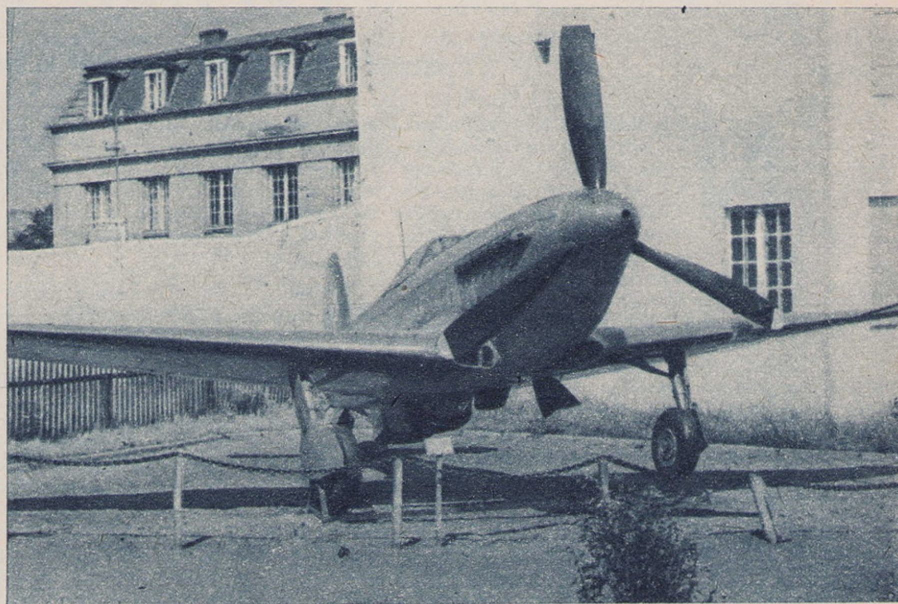
Nowy węzeł lotniskowy składał się z trzech podstawowych lotnisk polowych. Na każdym z nich rozmieszczony był pułk myśliwski i szturmowy, co ułatwiało współdziałanie między pułkami myśliwskimi a szturmowymi.

Tak przystąpił 1 PKLM do działań bojowych w operacji berlińskiej.

Typ samolotu	Załoga osób	Prędkość maksymalna w km/h	Pułap w m	Zasięg w km	Uzbrojenie
Jak — 9	1	550	11 000	1 000	1 działko 20 mm + 2 km-y 12,7 mm
Pe — 2	3	460	10 000	1 000	2 działka 4 km-y 1 000 kG bomb
Ił — 2	2	405	5 000	800	2 działka 23 mm 2 km-y 7,62 mm 1 k.m. 12,7 mm 4 wyrzutnie rakietowe 600 kG bomb

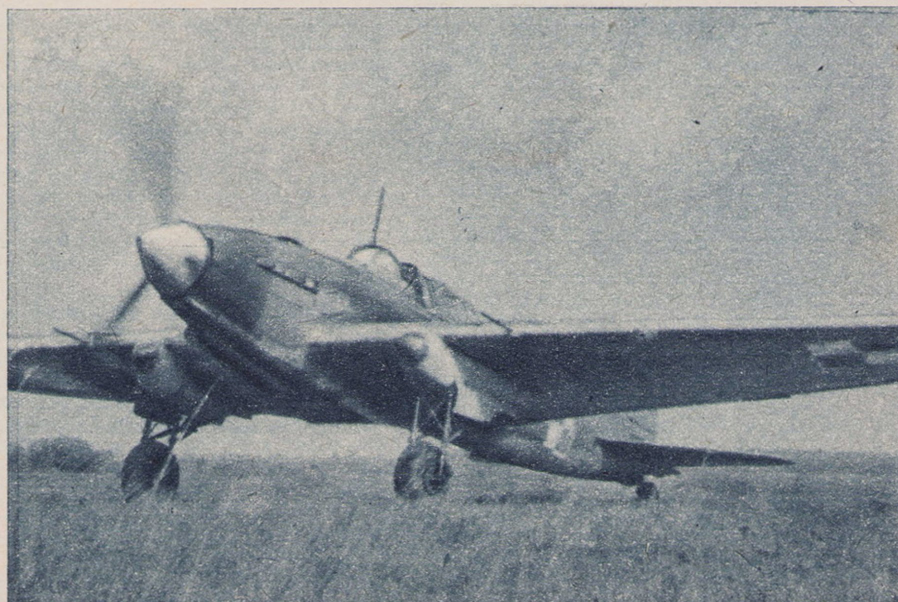
Ważniejsze dane samolotów znajdujących się na uzbrojeniu 1 PKLM

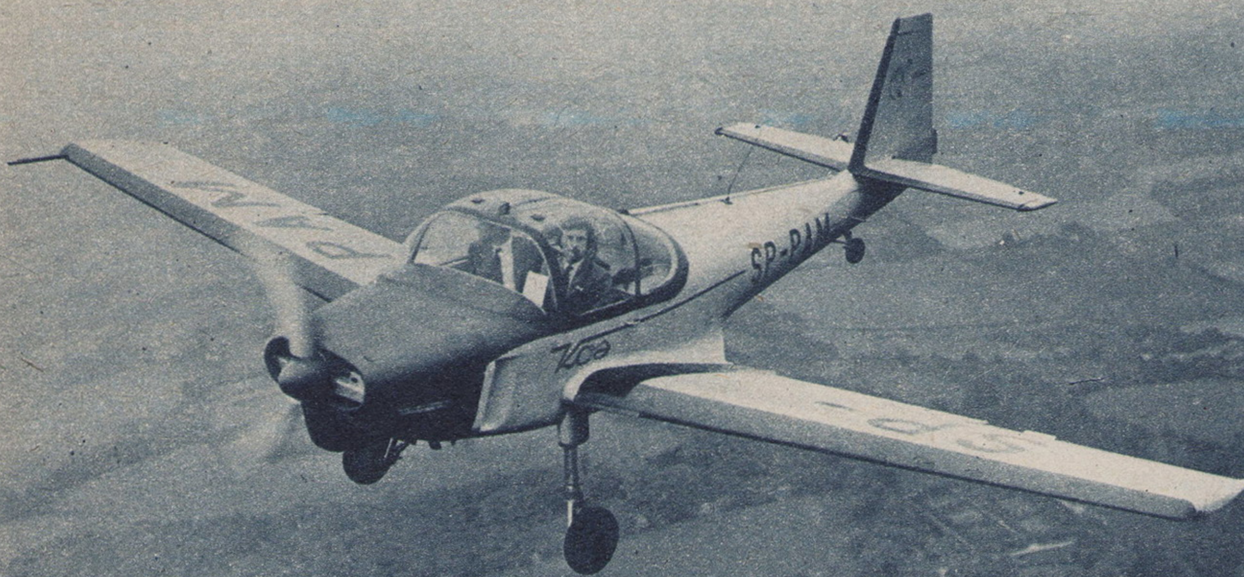
Związki taktyczne lub oddziały	TYP samolotu	Liczba załóg	Sprawnych samolotów	Niesprawnych samolotów	Razem samolotów
Dowództwo i sztab I PKLM	JAK — 3	3	1	—	1
Dowództwo i sztab I DLB	Pe — 2	3	2	—	2
— 3 plb	Pe — 2	32	29	5	34
— 4 plb	Pe — 2	32	29	5	34
— 5 plb	Pe — 2	był w trakcie przebazowania			
Dowództwo i sztab 2 Dl Sz	Ił — 2	2	2	—	2
— 6 plsz	Ił — 2	34	34	—	34
— 7 plsz	Ił — 2	32	18	12	30
— 8 plsz	Ił — 2	33	32	—	32
Dowództwo i sztab 3 DLM	JAK — 9	4	4	—	4
— 9 plm	JAK — 9	33	36	—	36
— 10 plm	JAK — 9	34	35	—	35
— 11 plm	JAK — 9	32	40	—	40
R a z em		274	262	22	284



Powyżej: myśliwski Jak-9 w Muzeum Morskim w Gdyni — Foto: P. Elsztein

Niżej: Start samolotu Ił-2 — Foto archiwalne





Brytyjski pilot w kabinie „Kosa"
Foto: „Flight"

EUROPEJSKI RAID „KOSA" (6)

„KOS" NA WYSPACH BRYTYJSKICH

Inż. ROMUALD GUDEL i ANTONI SZYMAŃSKI

Na lotnisku Lympne oczekiwał na nas przedstawiciel CHZ „Motoimport" na Anglię p. Orłowski. Przy jego pomocy bardzo wydatnie skrócił się okres załatwiania formalności celno-paszportowych, których było dosyć sporo w porównaniu np. do Szwajcarii. No, ale Anglicy mają swoje przepisy „wyspiarskie", nieco może konserwatywne, niemniej obowiązujące wszystkich przybyszów z „Kontynentu", jak tu nazywają Europę. Ponieważ w Lympne lądowaliśmy jedynie dla dokonania odprawy paszportowo-celnej, tego samego dnia polecieliśmy dalej do Londynu i wylądowaliśmy na lotnisku Biggin Hill. Jest to duże lotnisko z okresu wojny, jedno z najważniejszych w obronie Londynu. Obecnie mieszczą się tu aerokluby, które zostały usunięte z Croydon i innych lotnisk sportowych, leżących za blisko dużych lotnisk komunikacyjnych. Jest tu np. jeden z największych aeroklubów Surrey and Kent Flying Club liczący ponad 600 członków i posiadający 9 samolotów.

Swym przylotem „Kos" wzbudził duże zainteresowanie z kilku powodów: po pierwsze, był to pierwszy samolot sportowy polskiej konstrukcji na ziemi angielskiej i to nie tylko po wojnie, ale w ogóle w historii lotnictwa; poza tym swoją metalową konstrukcją i nowoczesną sylwetką na tle istniejącego sprzętu wyglądał bardzo atrakcyjnie.

Ogólnie można stwierdzić, co zresztą podkreśla stale lotnicza prasa angielska, że lotniczy sprzęt sportowy w aeroklubach jest bardzo przestarzały i musi być w przeciągu najbliższego okresu wymieniony. Cały problem rozbija się o wybór najodpowiedniejszego typu samolotu. Nic więc dziwnego, że „Kos" był tak szczegółowo badany przez tutejszych pilotów-instruktorów, tak na ziemi, jak i w powietrzu.

Pokazy „Kosa" w Anglii zostały nieco inaczej zorganizowane niż to miało miejsce w Szwajcarii. O ile tam przenosiliśmy się z miejsca na miejsce zmieniając lotnisko naszego postoju, o tyle w Anglii jako stałe miejsce obraliśmy właśnie lotnisko w Biggin Hill. Stąd dokonywaliśmy wypadów na okoliczne lotniska jak White Waltham, Stapleford, Shoreham, Northampton (Sywell). Na wszystkich tych lotniskach „Kos" wzbudzał jednakowo duże zainteresowanie, z powodów podanych powyżej. Wszędzie też oblatywali „Kosa" miejscowi instruktorzy, których zdania pokrywały się wzajemnie, że takie „Kosy" przydałyby się w aeroklubach.

Jednak największy nacisk został położony głównie na to, ażeby zaprezentować „Kosa" prasie lotniczej. Przez kilka dni z rzędu przedstawiciele tak prasy angielskiej, a między innymi korespondenci „Flight" i „Airplane", jak i korespondenci czasopism z Australii i Kanady oglądali „Kosa" na wszystkie strony, samodzielnie wykonywali na nim loty oraz dokonywali zdjęć ze wszystkich stron — na ziemi i w locie.

Prasa lotnicza ma tu własny samolot, a korespondenci prasowi są zarazem oblatywaczami, tak że każdy nowy samolot prezentowany prasie przechodzi taką „prasową" homologację, podczas której dokonuje się masę zdjęć w powietrzu. „Kos" został również poddany takim oblotom i należy stwierdzić, że przeszedł wszystkie próby pomyślnie. Potwierdzeniem tego mogą być szczegółowe opisy „Kosa" zamieszczone we „Flight" i „Airplane", które bardzo pozytywnie oceniają jego właściwości lotne, jak i rozwiązanie konstrukcyjne.

Oczywiście, każdy medal ma swą odwrotną stronę, tak też jest i w wypadku „Kosa". Posiada on swoje słabsze strony, szczególnie w zewnętrznej kosmetyce (ale są to raczej drobne szczegóły nie wpływające zasadniczo na wartość samolotu jako typu przeznaczonego do turystyki i treningu), które mogą i powinny być usunięte w przyszłych seriach „Kosa".

Również niemniej ważną rzeczą jaką przeszedł „Kos" w czasie swego pobytu w Anglii była jego homologacja przez Angielski Urząd Kontrolny (Air Registration Board).

Był to bardzo poważny egzamin, tak dla całej konstrukcji „Kosa", jak i jego właściwości lotnych. Dwóch pilotów-oblatywaczy oraz jeden konstruktor z tego urzędu przez cały dzień sprawdzali zgodność „Kosa" z angielskimi przepisami BCAR (British Civil Airworthinees Requirements). Szereg zapytań ze strony sprawdzających zostało wyjaśnionych natychmiast, niektóre zaś zostaną wyjaśnione po powrocie do kraju.

Po tej homologacji zostało właściwie zakończone planowe prezentowanie samolotu na terenie Anglii. Oprócz wyżej wymienionych oficjalnych lotów dla prasy, urzędów czy instruktorów, szereg lotów zostało również wykonanych z zainteresowanymi kupcami i to nie tylko z Anglii, ale przybyłych także z krajów Wspólnoty Brytyjskiej. W sumie zakres prezentacji „Kosa" mimo, że ograniczył się fizycznie tylko do kilku lotnisk na terenie Anglii, jednak propagandowo rozszerzył się na szereg krajów, a nawet kontynentów, i to było chyba najważniejsze z całego naszego pobytu w tym kraju. „Kos", znany przedtem jedynie z opisów ofertowych czy prospektów, stał się obecnie żywą reklamą dla samego siebie i dowiódł, że może latać na równi z innymi samolotami, i że nie jest wcale od nich gorszy.

I tak zadanie reprezentowania „Kosa" za granicą zostało właściwie zrealizowane. Pozostało wprawdzie do przelotu do kraju jeszcze około 1 700 km, ale najważniejsze pokazy były już poza nami.

6 czerwca dokonaliśmy generalnego przeglądu samolotu i silnika, uzupełniając paliwo i olej oraz załatwiliśmy sprawy formalne i opłaty związane z hangarowaniem sprzętu, a także sprawy związane z wylotem do Polski. Należy podkreślić, że władze miejscowe na lotnisku i przedstawiciele aeroklubów, szczególnie instruktor Mike Waterhouse oraz inni byli bardzo przychylnie do nas ustosunkowani i udzielali nam wszelkiej możliwej pomocy.

Przygotowani technicznie i duchowo do lotu, byliśmy gotowi do ponownego przemierzenia wzdłuż Europy, tym razem w drodze powrotnej do kraju.

(c.d.n.)

„Kos" na lotnisku w Northampton. Foto: A. Szymański

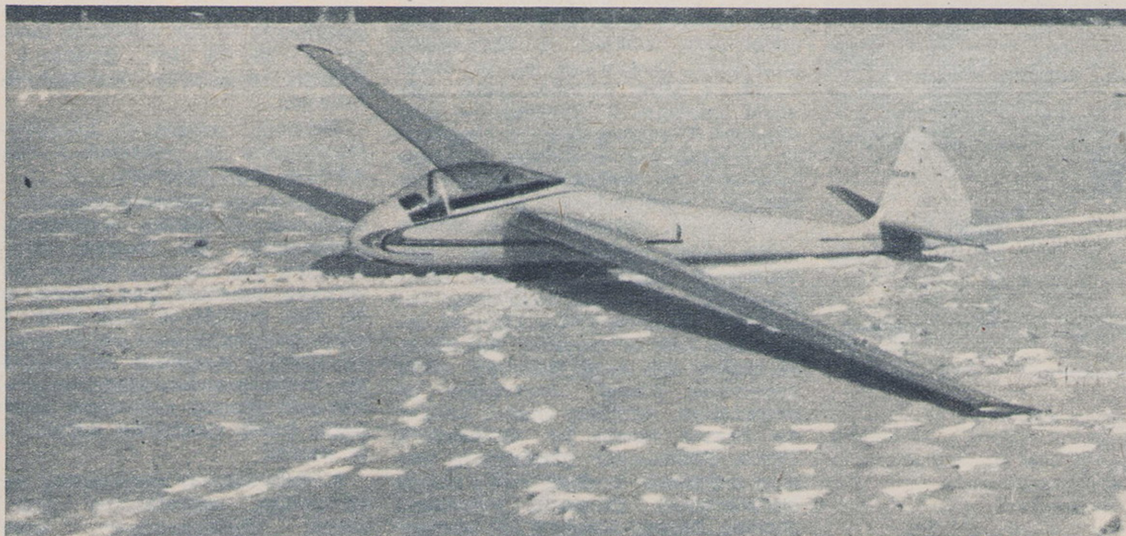


Rodzina „Jaskółek”

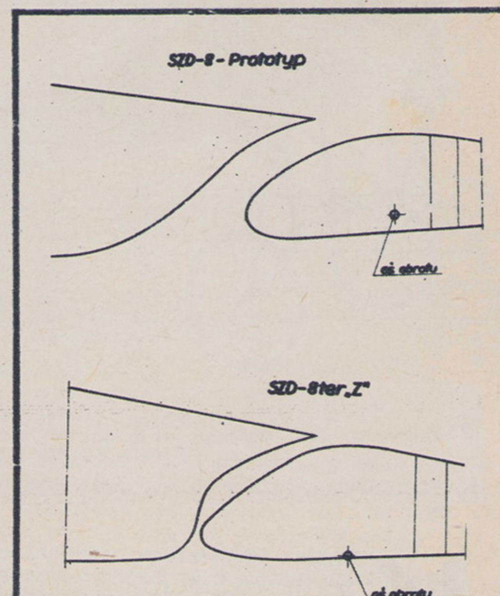
DOKOŃCZENIE

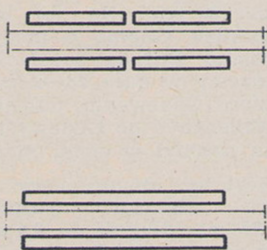
NAJSŁYNNIEJSZY SZYBOWIEC POLSKI LUDOWEJ

Odcinkiem tym zamykamy artykuł ANDRZEJA BŁASIKA, omawiający przeobrażenia, jakie przechodził na przestrzeni dziesięciu lat swego istnienia najsłynniejszy szybowiec polski wszystkich czasów — „Jaskółka”. Poprzednie odcinki zamieściliśmy w „SP” nr 30, 31, 32, 33/1960 r. Zdjęcia i rysunki autora.



Szybowiec SZD-8 ter „Jaskółka-ZO”

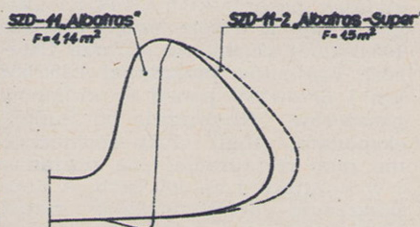




Hamulce aerodynamiczne „Jaskółek”



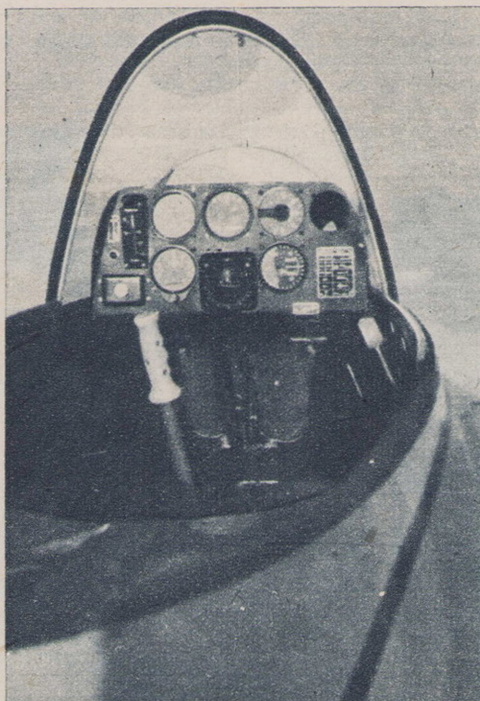
Usterzenie pionowe „Jaskółek”





Położenie osi obrotu i kształt noska lotki

Wnętrze kabiny SZD-8 ter „Jaskółka-ZO”



DANE TECHNICZNE SZYBOWCÓW Z RODZINY „JASKÓŁEK”

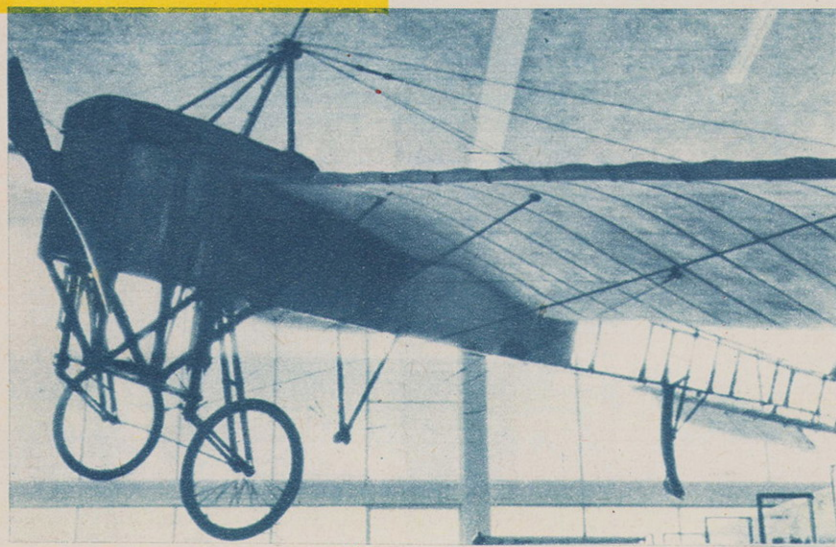
Typ \ Dane	Rozpiętość skrzydeł	Długość	Wysokość	Powierzchnia nośna	Wydłużenie	Ciężar pustego szybowca	Ciężar pilota	Ciężar balastu	Ciężar w locie	Obciążenie powierzchni	Profil	Doskonałość	Prędkość optymalna	Prędkość opadania	Prędkość ekonomiczna	Prędkość maksymalna	Prędkość minimalna
	b m	l m	h m	S m²	A λ	Gp kG	Gpl. kG	Gb kG	Gl kG	G/S kG/m²		d	Vopt. km/h	Wmin. m/sek	Vek km/h	Vmax km/h	Vmin. km/h
SZD-8	16	6,74	1,28	13,6	18,8	275,5	90	—	365,5	26,8	NACA 43012 A	25,4	80	0,76	65	250	ok. 50
SZD-8 bis SZD-8 bis E	16	7,42	1,41 1,90*	13,6	18,8	252,0	90	—	342,0	25,2	NACA 43012 A	26,4	80	0,76	68	250	ok. 55
SZD-8 bis W	16	7,42	1,41 1,90*		18,8	267,5	90	95,5	357,5 453**	26,4 33,4**	NACA 43012 A.	26,4	80 95**	0,78 0,9**	70 83**	250	ok. 55
SZD-8 bis Z SZD-8 bis III SZD-8 bis O SZD-8 ter Z SZD-8 ter ZO	16	7,42	1,41 1,90*	13,6	18,8	270,0	90	95	360 455**	26,5 33,5**	NACA 43012 A	28,5	83 92**	0,75 0,85**	74 84**	250	55
SZD-11 „Albatros”	18	7,42	1,41 2,08*	17,7	18,3	263,5	90	—	353,5	20	NACA 43012 A	27	74	0,69	62	220	ok. 53 49 (kl.)
SZD-11-2 „Albatros-Sup.”	18	7,42	1,41 2,08*	17,7	18,3	268,0	90	—	358,0	20,2	NACA 43012 A	27	74	0,69	62	220	ok. 53 48 (kl.)
SZD-14 X „Jaskółka M”	16	6,48	1,3	13,6	18,8	288,0	90	—	378	27,8	NACA 43012 A	26,3	80	0,79	69	250	59
SZD-17 X „Jaskółka L”	16	6,8	1,26	13,6	18,8	340	90	120	450 545**	31,5 43,5**		30,5	97	0,86	93	250 200**	70

* złożone usterzenie poziome ** dane z balastem

Notatnik szwajcarski

Tekst i zdjęcia JERZY R. KONIECZNY

W MUZEUM KOMUNIKACJI w LUCERNIE



Podwieszony pod dachem dwuosobowy samolot typu „Bleriot", Szwajcara Oscara Bildera z 1913 r.

KIEDY wybierałem się do Szwajcarii, jeden z moich znajomych poradził mi: „Jak będziesz w Lucernie, nie zapomnij wpaść do Muzeum Komunikacji. Warto zobaczyć!"

Nie musiałem pamiętać. Zatroszczyli się o to już sami organizatorzy wycieczki. I chociaż Lucerna urzeka takim mnóstwem atrakcji, że właściwie nie wiadomo: co i w jakiej kolejności oglądać i na co dłużej patrzeć, to jednak wizytę w muzeum, a właściwie w „Verkehrshaus der Schweiz" [1]) bardzo sobie cenię. A to z dwóch przede wszystkim powodów: Po pierwsze, w muzeum doskonale się uzupełnia wiedzę o Szwajcarii, nie tylko zresztą w dziedzinie komunikacji; po drugie — chociaż jest to muzeum jeszcze młode (powstało w latach 1955—1959), posiada dość bogate zbiory rozmieszczone w nowoczesnych pawilonach i — co godne uwagi szczególnie dla nas — interesujące formy organizacyjne.

Muzeum położone jest nieco za miastem, nad brzegiem jeziora Czterech Kantonów w pobliżu plaży Lido i terenów campingowych — miejscu atrakcyjnym turystycznie. Stąd roztacza się przepiękny widok na jezioro otoczone pasmem gór i na najwyższy w tym rejonie szczyt, związany nieodłącznie z Lucerną — Pilatus (2119 m). Dojechać tam nietrudno: trolejbusem nr 2 od dworca kolejowego, a w lecie przez jezioro motorówką z nadbrzeża dworcowego.

Cały teren muzeum zajmuje obszar 23 tys. metrów kwadratowych. Wszystkie zbiory (na łącznej powierzchni 10 tys. metrów kwadratowych) znajdują się w poważnej części w pawilonach, na wolnym powietrzu pozostawione zostały jedynie niektóre eksponaty kolejowe. Stałą część muzeum stanowi zespół kilku pawilonów o jednej kondygnacji ze stali i szkła (szklane ściany) i częściowo prefabrykatów; tworzą one czworobok z dużym dziedzińcem-ogrodem, na którym „zakotwiczono" odrestaurowany jeden z najstarszych parowych statków pasażerskich (1847 r.) „Rigi", który w czasie swej przeszło 105-letniej służby na jeziorze Czterech Kantonów przepłynął 1 250 558 km i przewiózł ponad 6 milionów pasażerów. Niezależnie od funkcji eksponatu, „Rigi" służy równocześnie jako restauracja („na pokładzie i w kajutach") na 200 osób. A więc połączenie przyjemnego (a raczej historycznego) z pożytecznym.

W części głównej muzeum, od frontu znajduje się sala konferencyjna na 450 miejsc, przystosowana równocześnie do wyświetlania filmów i przezroczy oraz mogąca służyć na okolicznościowe ruchome wystawy. Niezależnie od tego, muzeum dysponuje wolnymi pomieszczeniami do wynajęcia na różne, inne doraźne wystawy własne i obce z dziedziny komunikacji. Tu też znajduje się archiwum komunikacji i bogata biblioteka zawierająca tysiące dokumentów, książek, zdjęć oraz starych i aktualnych czasopism fachowych, m. in. lotniczych. Z kilku działów, jakie posiada muzeum w Lucernie — największe i najbogatsze w eksponaty, dysponujące osobnymi pomieszczeniami, na szczególną uwagę zasługują następujące: kolejnictwa, motoryzacji, turystyki i lotnictwa.

Nie ulega wątpliwości, że największym zainteresowaniem zwiedzających cieszą się wszelkiego rodzaju modele ruchome. Chociaż interesuje nas w zasadzie lotnictwo, to jednak nie mogę odmówić sobie zwrócenia uwagi czytelnika na przepiękny, ruchomy model kolejowy rejonu tunelu św. Gotharda [2]). Teren odtworzony plastycznie według oryginału w skali 1:90 z całym krajobrazem: drogami, wioskami, górami, lasami (około 2 500 choineczek) itp. przypomina jak żywy ten uroczy zakątek, po którym poprzez mosty, tunele i wiadukty pnie się kolej w góry od stacji Erstfeld aż do tunelu Naxberg, do Göschenen. Do budowy tego modelu użyto 350 metrów torów (szerokości 16,5 mm), ponad 60 zwrotnic, 250 masztów (semafory) i 30 tys. metrów drutu. Mała kolejka jest poruszana elektrycznością i dysponuje okazałym taborem: 30 lokomotywami i 200 wagonikami.

Pyszna zabawa dla wszystkich. Można stać i podziwiać całymi godzinami. No, a jeżeli ktoś z przygodnie zwiedzających, szczególnie spośród tych najmłodszych, zapała przy tej okazji chęcią zostania kolejarzem, to wszelkie informacje na ten temat może uzyskać od razu na miejscu. Wystarczy tylko odejść nieco dalej i podnieść słuchawkę telefonu (jedną z wielu), aby usłyszeć cały wykład o możliwościach zdobycia tego zawodu.

Na marginesie wzmianki o tym modelu kolejowym, warto wspomnieć, że budowa całego urządzenia pochłonęła — jak obliczają fachowcy — 20—25 tys. godzin i jest dziełem modelarzy kolejowych z Lucerny.

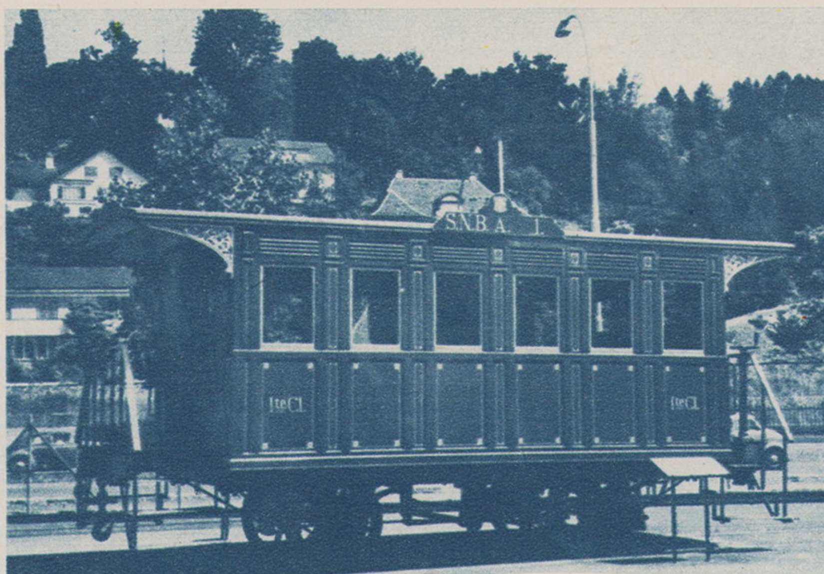
Wróćmy jednak do lotnictwa i zapoznajmy się pokrótce z częścią lotniczą tego muzeum.

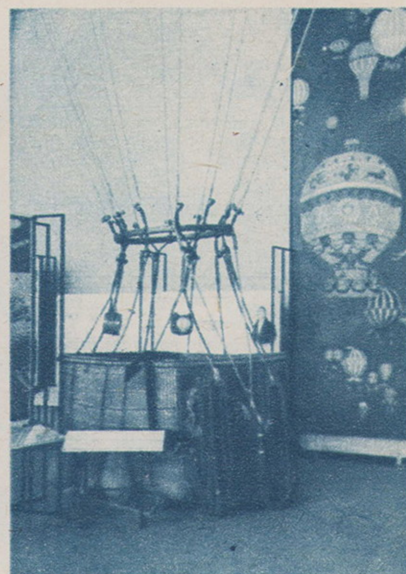
Ekspozycja lotnicza zajmuje stosunkowo niewielką przestrzeń, w porównaniu do innych działów. Chociaż, jak zaznaczyłem to już na wstępie, muzeum jest jeszcze młode, tłok panuje tu dość duży. Cała ekspozycja ogranicza się w zasadzie do historii lotnictwa szwajcarskiego, którą przedstawiono w postaci różnych plansz, wykresów graficznych, tabel, rysunków, zdjęć i wielu modeli.

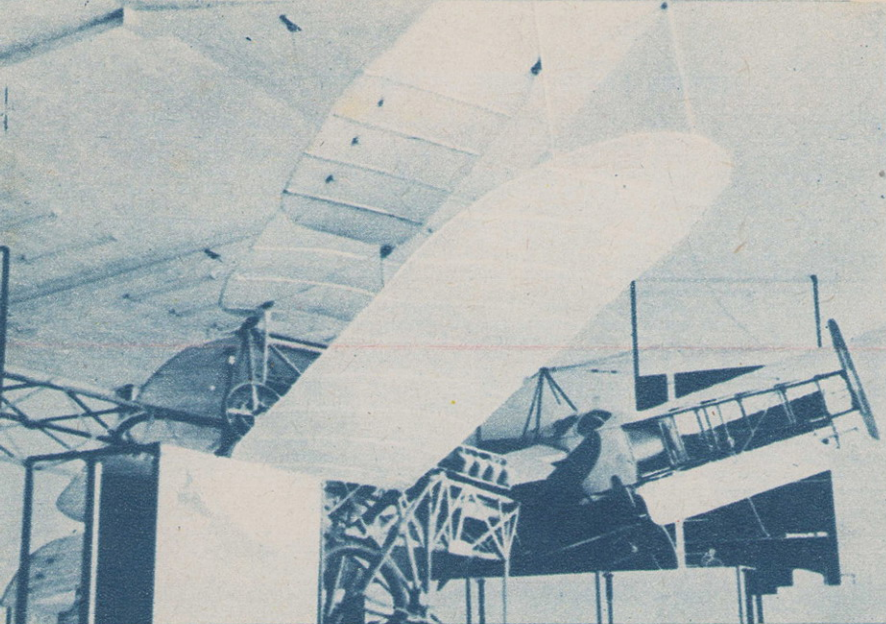
Z ciekawszych eksponatów zwraca uwagę, podwieszony pod dachem, dwumiejscowy samolot Dufaux nr 4 z 1910 r. dwupłat Henri i Armanda Dufaux z Genewy (rozpiętość — 8,5 m; długość — 9,15 m; ciężar własny — 345 kG; ośmiocylindrowy silnik E.N.V. o mocy 35 KM). Na tej maszynie z silnikiem Gnome o mocy 50 KM, Armand Dufaux przeleciał po raz pierwszy w dniu 28 sierpnia 1910 r. jezioro Genewskie; odległość 66 km z Villeneuve do Genewy i z powrotem przebył w ciągu 56 minut.

Jest też dwuosobowy jednopłat typu „Bleriot" (rozpiętość — 10,35 m; długość — 8,4 m; ciężar własny — 335 kG; silnik Gnome — 80 KM; prędkość 115 km/h), który w 1913 r. nabył Szwajcar Oscar Bilder. 13 lipca tegoż roku przeleciał on na tej maszynie w drodze z Berna do Mailandu, słynny alpejski

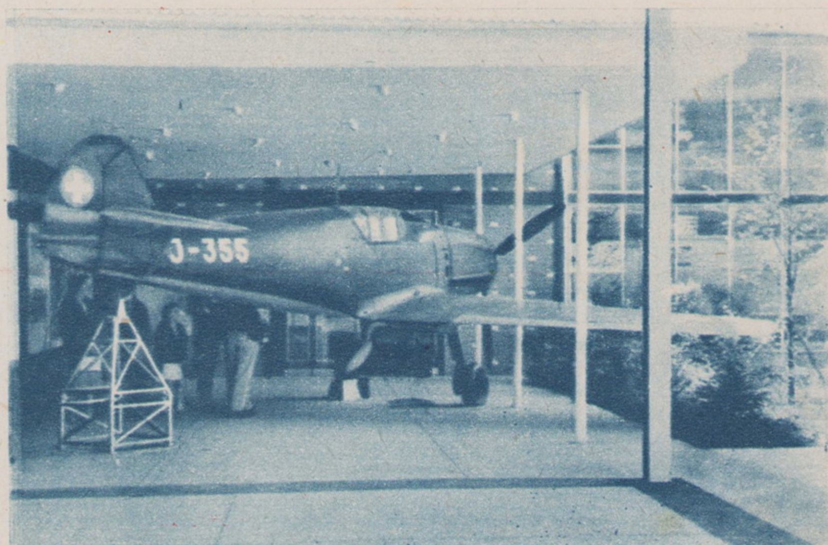
W muzeum wystawiono m. in. jeden z dawnych wagonów 1 klasy kolei szwajcarskich (zdjęcie u dołu — z lewej). Na zdjęciu z prawej: kosz balonu kapitana E. Spelteri.







Jak widać na zdjęciu, w części lotniczej muzeum tłoczno jest nawet pod dachem pawilonu. Na pierwszym planie dwupłat Henri i Armanda Dufaux z Genewy



Na dziedzińcu muzeum, pod daszkiem znany samolot Messerschmitta Me-109

szczyt — Jungfrau. W 1914 r. maszynę tę przekazał Bilder do dyspozycji szwajcarskiej armii. Z innych maszyn spotykam na dziedzińcu znany samolot Messerschmitta Me-109 z 1939 r. ze znakami szwajcarskimi.

Pokazano również sporo silników; wśród nich dostrzegam: Hispano-Suiza SHL 1 z 1933 r. (12-cylindrowy, rzędowy, układ V), który budowano w Bernie (Olten) z licencji; silnik Pratt — Whitney-Double dla DC6B i szereg innych.

Bardzo wiele miejsca zajmuje część poświęcona baloniarstwu, ponieważ Szwajcarzy mają w tej dziedzinie bogate tradycje. Mnóstwo ładnych fotografii z imprez, sporo nazwisk, wykazy lotów, wyczynów i rekordów oraz oryginalny kosz balonu kapitana pilota E. Spelteri.

Mają swoją część w ekspozycji lotniczej także Szwajcarskie Linie Lotnicze „Swissair". Zwraca tu uwagę przede wszystkim wielka mapa świata z siatką europejskich i zamorskich linii lotniczych. Bogato reprezentowana jest również część poświęcona lotnictwu sportowemu, głównie w postaci modeli maszyn, na jakich latano i lata się obecnie w Szwajcarii.

Największym jednak powodzeniem w części lotniczej muzeum cieszy się wśród zwiedzających swego rodzaju symulator lotu, gdzie napis: „Wie lerne ich fliegen" [3]) zaprasza wprost do spróbowania. Siada więc taki amator latania na fotelu, bierze drążek w rękę, nogi zakłada na pedały i obserwuje reakcje swego pilotażu na dość dużym modelu samolotu sportowego, który wisi przed nim i wykonuje posłusznie wszystkie elementy lotu (zakręca, wznosi się, opada, wpada w korkociąg itp.) nakazane ruchem drążka lub pedałów. Dość często bywa tak, że amator pragnący w ten sposób sprawdzić swe zdolności pilotażowe, zwala z miejsca maszynę (czyli model) i „zabija się" od razu. Pewien mój znajomy „zabił się" w ten sposób już na samym początku aż dwa razy. A swoją drogą zabawa jest wspaniała i dużo uciechy. Dzieciarnia wprost nie odstępuje symulatora. Myślę, że coś takiego można by zrobić i u nas, na przykład w Muzeum Techniki NOT. Wzbogacimy w ten sposób formy propagandy lotnictwa.

Jest jeszcze jedna ciekawa makieta, o której warto tu wspomnieć: model szybowiska ze zboczem. Na dole chorągiewki wskazują kierunek wiatru (dmucha wentylator), a nad zboczem szybowiec (podwieszony) lata na żaglu. Wszystko jak najbardziej autentyczne, tylko w miniaturze. Bardzo dobry model poglądowy na teoretyczne kursy szybowcowe.

Widok ogólny na Lucernę i jezioro Czterech Kantonów



Tyle pokrótce, o tym co najważniejsze i godne uwagi w części lotniczej Muzeum Komunikacji w Lucernie. Wszystkiego nie sposób wymienić i opisać. Wyszłaby z tego chyba książka, której napewno nie warto pisać, gdyż mamy pod tym względem — jak wiadomo — dość duże zaległości u siebie.

Wracając jeszcze raz na zakończenie do spraw ogólnych tego muzeum, trzeba wskazać, że ma ono, obok celów historycznych, duże znaczenie propagandowe. Celem jego jest m. in.: rozwijanie, głównie wśród młodzieży, zainteresowania techniką i skłaniania jej zamiłowań w kierunku różnych dziedzin komunikacji. Czuwa zresztą nad tym stałe Szwajcarskie Komunikacyjne Stowarzyszenie Naukowe, które ma tu swą stałą siedzibę. Gospodarzem muzeum jest Towarzystwo Domu Komunikacji Szwajcarii [4]), które powstało daleko wcześniej przed jego powstaniem, zorganizowało je potem i obecnie dźwiga cały ciężar utrzymania tej instytucji. Członkami towarzystwa mogą być zarówno osoby pojedyncze (minimalna składka 10 franków rocznie), jak i zakłady, instytucje i organizacje (składka z reguły 100 franków rocznie).

Co daje tego rodzaju członkostwo? A więc przede wszystkim, nieograniczony i wolny wstęp do muzeum, zniżki na wszelkiego rodzaju pokazy, filmy itp; każdy członek otrzymuje poza tym regularnie komunikaty o nowych nabytkach muzeum i wszelkiego rodzaju imprezach. Jak z tego widać, korzyści są dość znaczne, zwłaszcza jeśli się zważy, że normalny wstęp do muzeum kosztuje każdorazowo 2 franki dla dorosłych i pół franka dla młodzieży szkolnej.

Gromadząc w ten sposób wokół siebie wszystkich miłośników komunikacji, muzeum w Lucernie zajmuje się nie tylko gromadzeniem wartościowych z punktu widzenia historii dokumentów i eksponatów, ale jest równocześnie ważnym i ruchliwym ośrodkiem propagandy, informacji i nauki w dziedzinie komunikacji; nie ograniczając się zresztą, w zakresie tak szeroko pojętego działania, tylko do samej Szwajcarii.

---

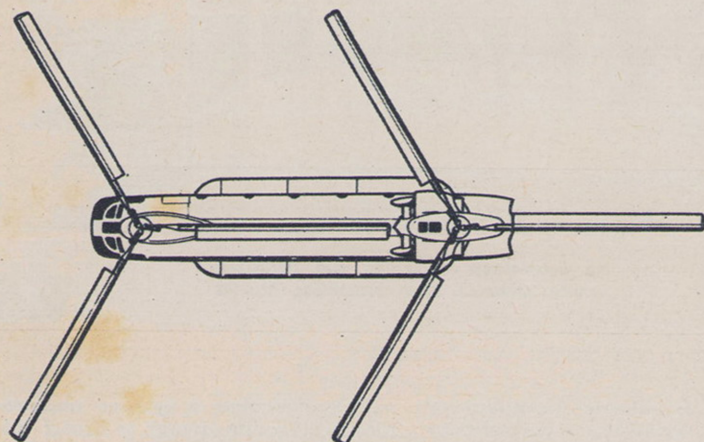
[1]) Dom Komunikacji Szwajcarii — taka jest oficjalna nazwa muzeum.

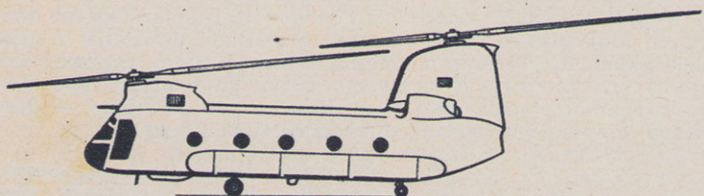
[2]) Tzw. model Gotthard-Nordrampe. Tunel ten zbudowany w latach 1872—1882, jest trzeci co do długości na świecie — łącznie 15 km.

[3]) Po polsku: „Jak uczę się latać"

[4]) Dosłownie po niemiecku: Verein Verkehrshaus der Schweiz.







VERTOL CH-1B „CHINOOK" ● USA

WYTWORNIA śmigłowców Vertol (dawniej Piasecki) specjalizuje się w budowie śmigłowców dwuwirnikowych o układzie podłużnym (tandem). Najnowszym osiągnięciem wytwórni jest Vertol 107, śmigłowiec przeznaczony zasadniczo do użytku cywilnego, jako komunikacyjny. Śmigłowiec ten spotkał się z przychylnym przyjęciem szeregu przedsiębiorstw komunikacyjnych, które planują wprowadzenie linii śmigłowcowych (np. New-York Airways).

Obecnie opracowana została nowa, powiększona wersja tego śmigłowca, przeznaczona dla wojska. Nosi ona nazwę CH-1B „Chinook". Wojsko zamówiło też niewielką serię śmigłowców zgodnych z pierwowzorem V-107, nazwanych YCH-1A.

Układ dwusilnikowy podłużny stawia znacznie mniejsze wymagania co do właściwego rozmieszczenia ładunku.

Vertol 107 jest śmigłowcem dwusilnikowym. Przedni wirnik umieszczony jest na niewielkim podwyższeniu nad kabiną załogi, drugi — z tyłu na oprofilowanym wsporniku spełniającym rolę statecznika kierunku. Kadłub o przekroju prostokątnym z zaokrąglonymi narożami może pomieścić nawet dość duże ładunki (np. pocisk „Honest John"). Załadowanie przez rampę umieszczoną w tyle kadłuba. Po bokach kadłuba umieszczone są niewielkie oprofilowane „skrzydełka" mieszczące zbiornik paliwa. W wersji CH-1B „skrzydełka" zastąpione są podłużnymi owiewkami.

Podwozie w wersji V-107 trójkołowe, w wersji CH-1B czterokołowe.

Napęd stanowią dwie turbiny General Electric T-58-6 o mocy 1024 KM każda, umieszczone u nasady wspornika tylnego wirnika. W wersji V-107 silniki są starannie oprofilowane. (JS)



DANE TECHNICZNE:
V-107 (CH-1B)

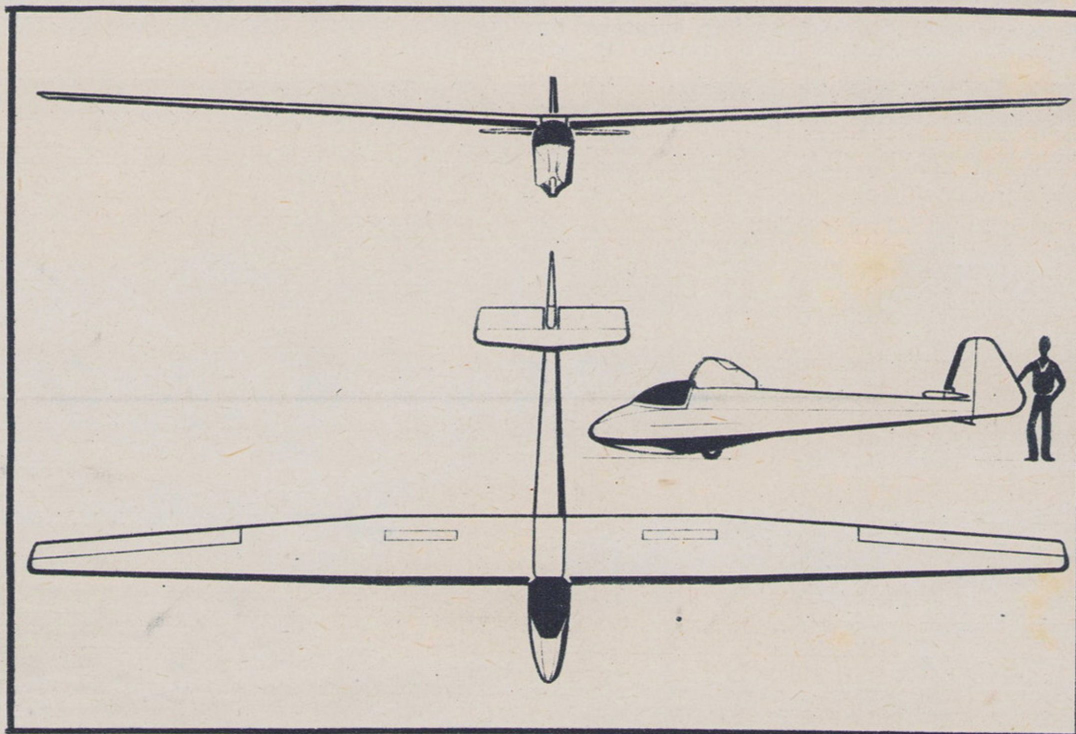
Wymiary:		Osiągi:	
Średnica wirników	— 14,73 (17,37) m	Prędkość przelot.	— 240 (235) km/h
Długość	— 13,58 (14,75) m	Prędkość wznosz.	— (10) m/sek.
Ciężary:			
Ciężar własny	— 4 024 kG		
Ciężar całkowity	— 7 734 kG		
Ładunek	— 2 615 (3000) kG		

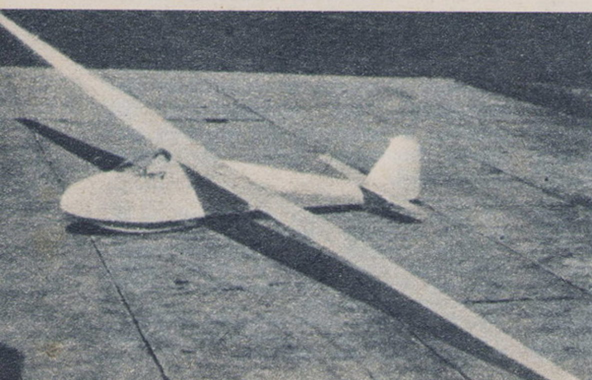
KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

AVIALSA 60 „FAUCONNET" ● NRF–FRANCJA

NIEWIADOMO jakie powody skłoniły założycieli nowej wytwórni szybowców w Hagenau w Alzacji do oparcia swych planów produkcyjnych na zachodnioniemieckich konstrukcjach. Może zachętą była tu prostota budowy, a może ekonomiczność zagranicznego sprzętu. W każdym razie zakłady Avialsa zakupiły licencję szybowca „L-Spatz-55" od wytwórni Scheibe w Monachium i podejmują budowę już w tym roku pod nazwą „Fauconnet". W programie jest również budowa seryjna motoszybowców „Motospatz".

„L-Spatz-55" czyli „Fauconnet" jest szybowcem treningowo-wyczynowym klasy „Standard", odpowiada również warunkom amerykańskim CAR-5. Odznacza się szczególnie prostą i wytrzymałą konstrukcją przy niezłych osiągach. Jest to jednomiejscowy, wolnonośny górnopłat konstrukcji mieszanej. Skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym, składają się z dwóch połówek. Konstrukcja drewniana, jednodźwigarowa z kesonem noskowym ze sklejki. Spływ kryty płótnem, lotki konstrukcji klasycznej. Hamulce wychylane typu DFS. Kadłub z rur stalowych w postaci kratownicy prostokątnej z przodu i trójkątnej z tyłu, jest oprofilowany listwami drewnianymi na kształt wielokąta i kryty z przodu sklejką, a z tyłu płótnem. Kabina pilota mieści się przed płatem. Osłona opływowa, wytłoczona z jednego kawałka plexi. Usterzenie wolnonośne, stateczniki kesonowe kryte sklejką, stery kryte płótnem. Usterzenie wysokości wysunięte jest nieco przed statecznik kierunku. Podwozie składa się z amortyzowanej płozy przedniej i stałego niehamowanego koła, umieszczonego nieco za środkiem ciężkości. Zderzak ogonowy. (JS)

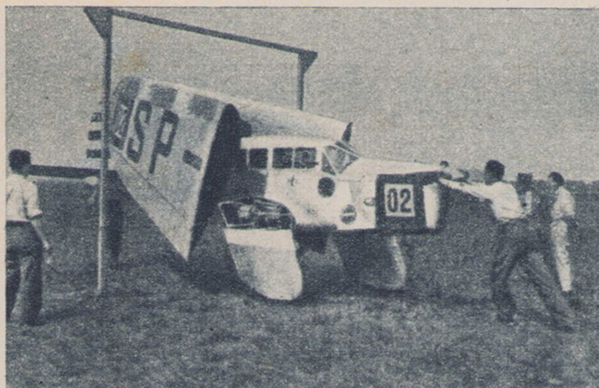




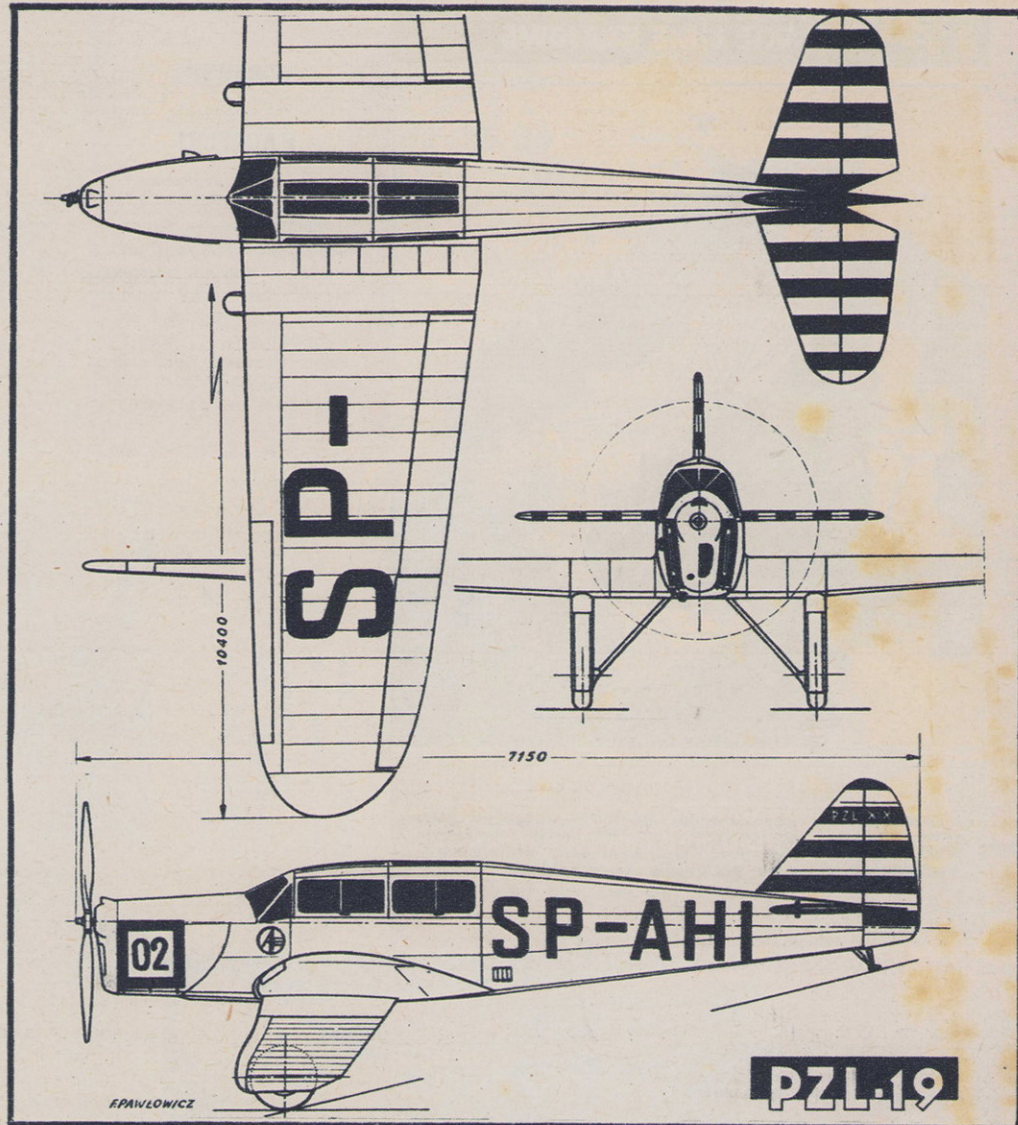
DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 15,00 m	Doskonałość max.	— 29
Długość	— 6,25 m	— przy prędkości	— 73 km/h
Wysokość	— 1,20 m	Min. prędkość opadania	— 0,68 m/sek
Pow. nośna	— 11,70 m²	— przy prędkości	— 64 km/h
Wydłużenie	— 19	Prędkość min.	— 50 km/h
		Max. prędkość dopuszczalna	— 180 km/h
Ciężary:		Prędkość dop. w burzliwym powietrzu	— 110 km/h
Ciężar własny	— 155 kG	Max. prędkość holu za samolotem	— 110 km/h
Ciężar całkowity	— 265 kG	Max. prędkość za wyciągarką	— 90 km/h
Obciążenie powierzchni	— 22,7 kG/m²		

(Prawo przedruku zastrzeżone)



Samolot PZL-19 ze złożonymi skrzydłami podczas Challenge w 1932 r. na lotnisku mokotowskim.



SAMOLOT TURYSTYCZNY PZL-19

SAMOLOT turystyczny PZL-19 konstrukcji inż. J. Dąbrowskiego, zbudowany został w ilości 3 egzemplarzy dla polskiej ekipy biorącej udział w Challenge 1932 r. Samolot ten był następnie rozwinięty w PZL-26, zbudowany specjalnie dla udziału w Challenge 1934. PZL-19 był dolnopłatem konstrukcji metalowej o pokryciu częściowo płóciennym. Część środkowa płata konstrukcji dwudźwigarowej kryta całkowicie gładką blachą duralową. Części zewnętrzne płata posiadały keson z blachy falistej kryty gładką blachą. Skrzydła posiadały klapy oraz skrzele, które w pierwszym prototypie PZL-19 umieszczone były wzdłuż całej rozpiętości płata, natomiast w seryjnych samolotach znajdowały się tylko na zewnętrznych częściach płata. Skrzele były otwierane automatycznie i mogły być biokowane. Dla ułatwienia hangarowania oraz dla transportu, skrzydła były składane wzdłuż kadłuba, bez rozłączania systemu sterowania.

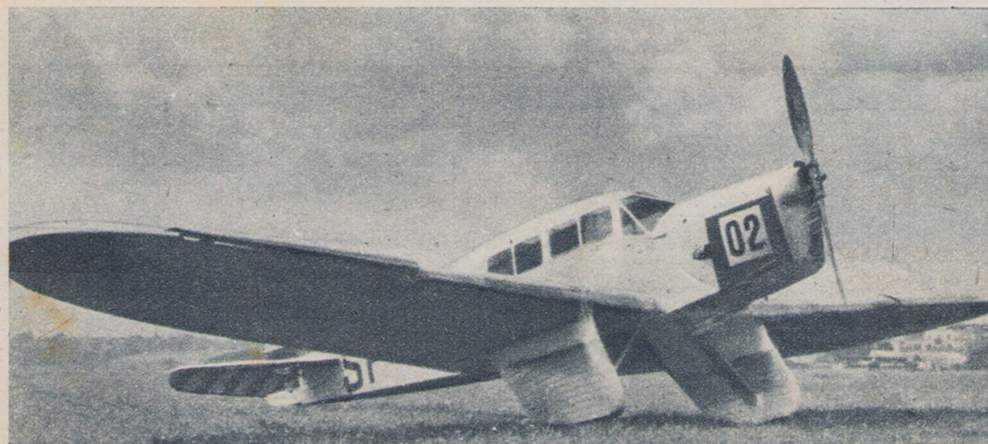
Kadłub wykonany był ze spawanych rur stalowych. Przednia część kryta była blachami duralowymi, reszta płótnem. W razie potrzeby drzwiczki kabiny mogły być odrzucane. Kabina mieściła 3 miejsca, umieszczone jedno za drugim. Za kabiną znajdował się bagażnik, przeznaczony w dolnej części na bagaż ciężki, w górnej zaś na bagaż lekki.

Podwozie o amortyzacji olejowo-powietrznej PZL, wyposażone w hamulce „Palmer", całkowicie osłonięte owiewką. Główne zbiorniki paliwowe o pojemności 140 l umieszczone były w środkowej części płata. Oprócz nich w kadłubie znajdował się zbiornik opadowy o pojemności 9 l (na 15 min. lotu) zasilany pompą ze zbiorników głównych. Samolot PZL-19 wyposażony był w silnik szeregowy 4-cylindrowy „Gipsy-III" o mocy 120 KM oraz śmigło metalowe.

Samoloty PZL-19 nie odegrały specjalnej roli w Challenge 1932, gdyż zajęły w ogólnej klasyfikacji 11 miejsce (kpt. J. Bajan) oraz 18 miejsce (kpt. W. Giedgowd). W 1933 r. na samolocie PZL-19 podjęto próbę ustanowienia nowego rekordu międzynarodowego odległości dla samolotów turystycznych II kategorii. Samolot PZL-19 SP-AHH został przystosowany przez wbudowanie dodatkowych zbiorników; zbiorniki o łącznej pojemności 637 l umieszczono w płacie oraz w kadłubie w miejscu środkowego fotela. Ze zbiornikami tymi zasięg samolotu wynosił 4 800 — 5 000 km. Przyrządy pokładowe uzupełnione zostały sztucznym horyzontem Sperry oraz bardzo dokładną busolą. Wentylacja kabiny została poprawiona. Samolot ten wyposażony został w mocniejszy silnik „Gipsy-Major" o mocy 130 KM. Załogę samolotu stanowili kpt. pil. J. Lewoniewski oraz ppłk. obs. C. Filipowicz. Lot zakończył się tragicznie; po wejściu w chmury, samolot z niewiadomych przyczyn wpadł w korkociąg i rozbił się między Moskwą i Kazaniem. Lewoniewski poniósł śmierć, natomiast Filipowicz ratując się na spadochronie, odniósł obrażenia.

FELIKS PAWŁOWICZ

Foto ze zbiorów J. B. Cynka



DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	— 10,40 m
Długość	— 7,15 m
Wysokość	— 2,00 m
Pow. nośna	— 16,00 m²
Ciężar własny	— 450 kG
Ciężar w locie	— 792 kG
Prędkość max. przy ziemi	— 225 km/h
Prędkość min. przy ziemi	— 65 km/h
Czas wznoszenia na wys. 1000 m	— 4 min. 30 sek.
Zasięg	— 1000 m

Foto ze zbiorów J. B. CYNKA i F. PAWŁOWICZA



„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

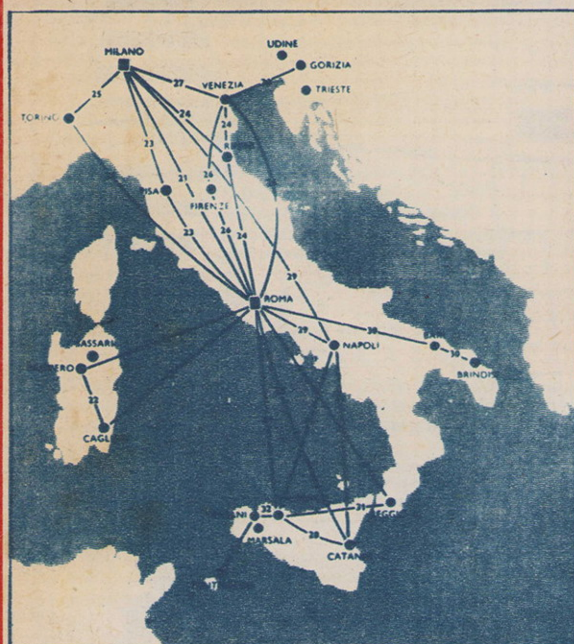
WYDAJĄ WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 11.VIII.1960 R. Zam. 5190/C C-52

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

WŁOSKIE LINIE KRAJOWE



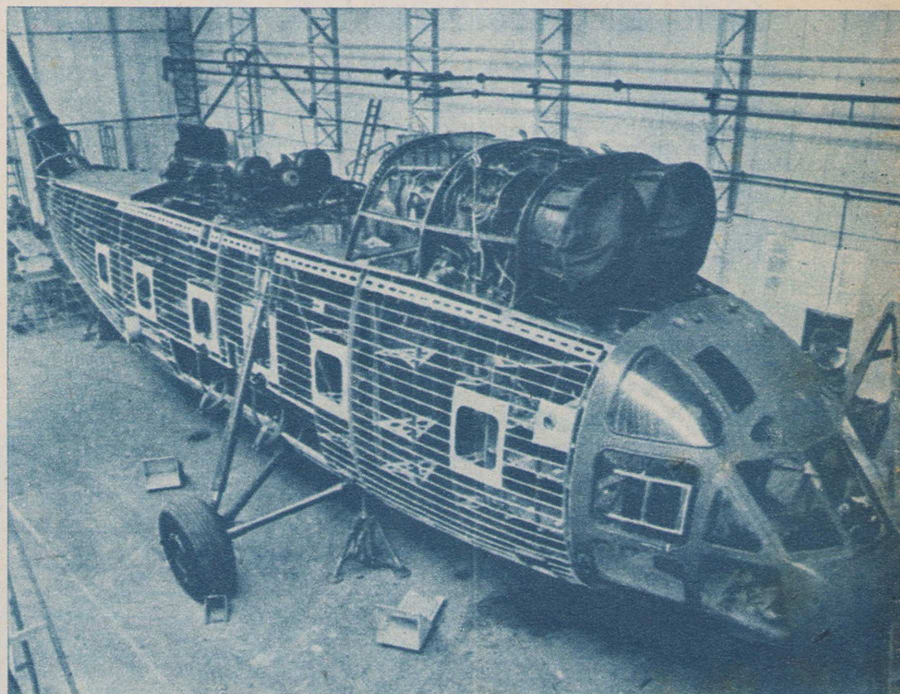
Zamieszczona obok mapka ilustruje aktualny stan sieci połączeń powietrznych we Włoszech. Wyraźnie widać upośledzenie pod tym względem południowo-wschodnich rejonów półwyspu Apenińskiego.

OLBRZYM I KARZEŁKI

Rzadki widok: komunikacyjny olbrzym odrzutowy Tu-104 czechosłowackich linii lotniczych w towarzystwie myśliwców MiG-17. Zdjęcie zostało dokonane w czasie parady powietrznej w Pradze.



ILUSTRACJE: „Ogoniok", „Kridla vlasti", „All Nuove", „Aeronautics", „The Aeroplane and Astronautics".

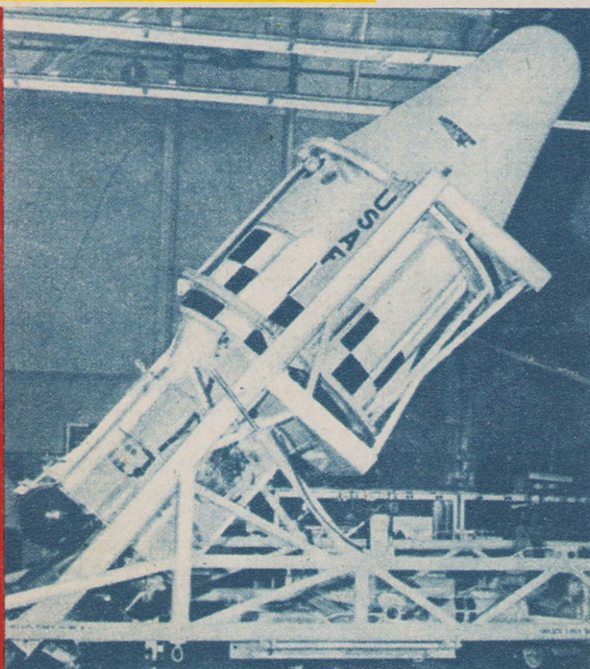


„WESTMINSTER"

Interesujący widok przedstawia będąca w budowie pasażerska wersja znanego angielskiego śmigłowca Westland „Westminster". Jest to jeden z największych śmigłowców skonstruowanych w Anglii.

KAPSUŁKA

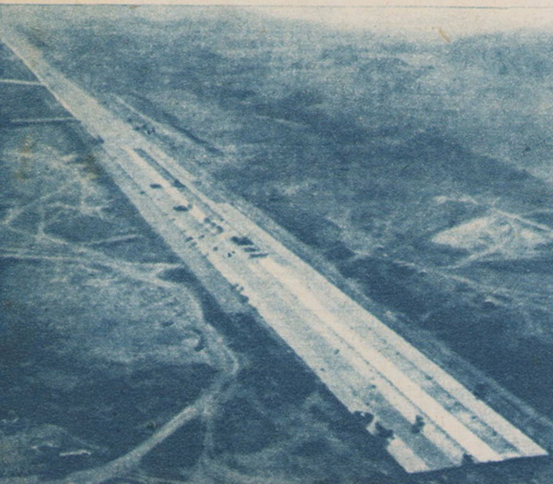
Jednym z etapów prób amerykańskiego programu rakietowego pod nazwą „Discoverer" jest wystrzelenie na orbitę Ziemi tzw. „kapsułki" z pomieszczeniem dla człowieka i sprowadzenie jej na Ziemię. Na zdjęciu: Głowica rakiety z „kapsułką" u szczytu.



POLARNY ZWIADOWCA

Na wyposażeniu radzieckiego atomowego łamacza lodów „Lenin" znajdują się samoloty, a m. in. Il-14. Na zdjęciu: samolot Il-14 towarzyszy łamaczowi lodów w jego arktycznej podróży.

PAS STARTOWY W ARLANDA



Tak wygląda główny pas startowy na znajdującym się w końcowym stadium budowy lotnisku Arlanda pod Sztokholmem (najnowocześniejszy port lotniczy w Szwecji). Długość pasa po ukończeniu 3 300 m.



Bez słów

